

110
117 2
44 84

М. М. Шмукверъ.

ФИНАНСЫ

~~1557~~
Хл. 1939.

казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи

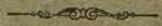
въ связи

съ бюджетомъ

(1890—1913 г.)

и очеркъ

Восточно-Китайская желѣзная дорога.

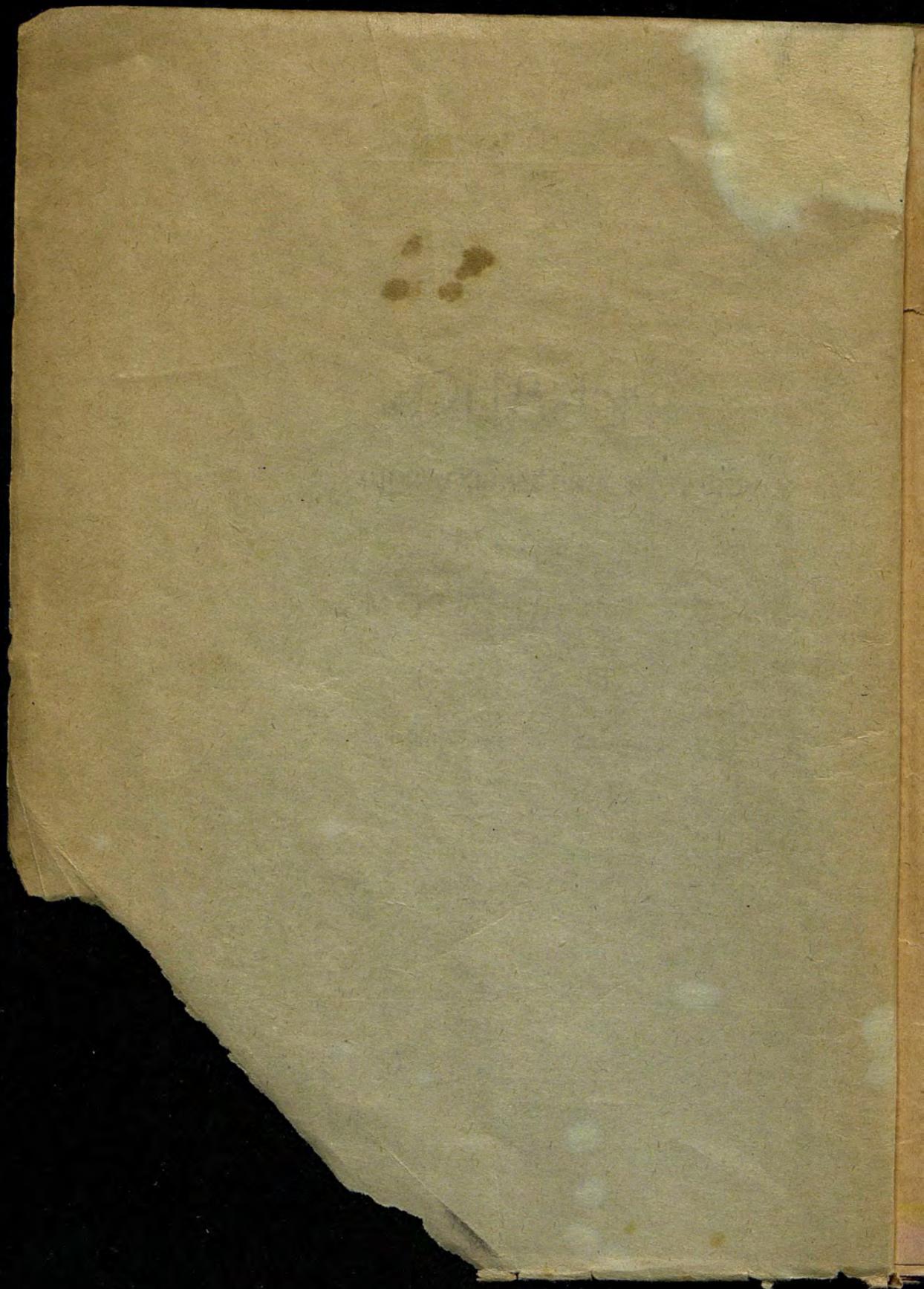


Съ предисловіемъ привать-доцента А. І. БУКОВЕЦКАГО.



181.

ВОЛЬСКЪ
тип. Кооперативнаго издательства
1918.



№10²/₈₄.

М. М. Шмуккеръ.

~~1557~~
XII-1939.

ФИНАНСЫ

казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи

ВЪ СВЯЗИ

СЪ БЮДЖЕТОМЪ

(1890—1913 г.)

съ двумя діаграммами и таблицами.

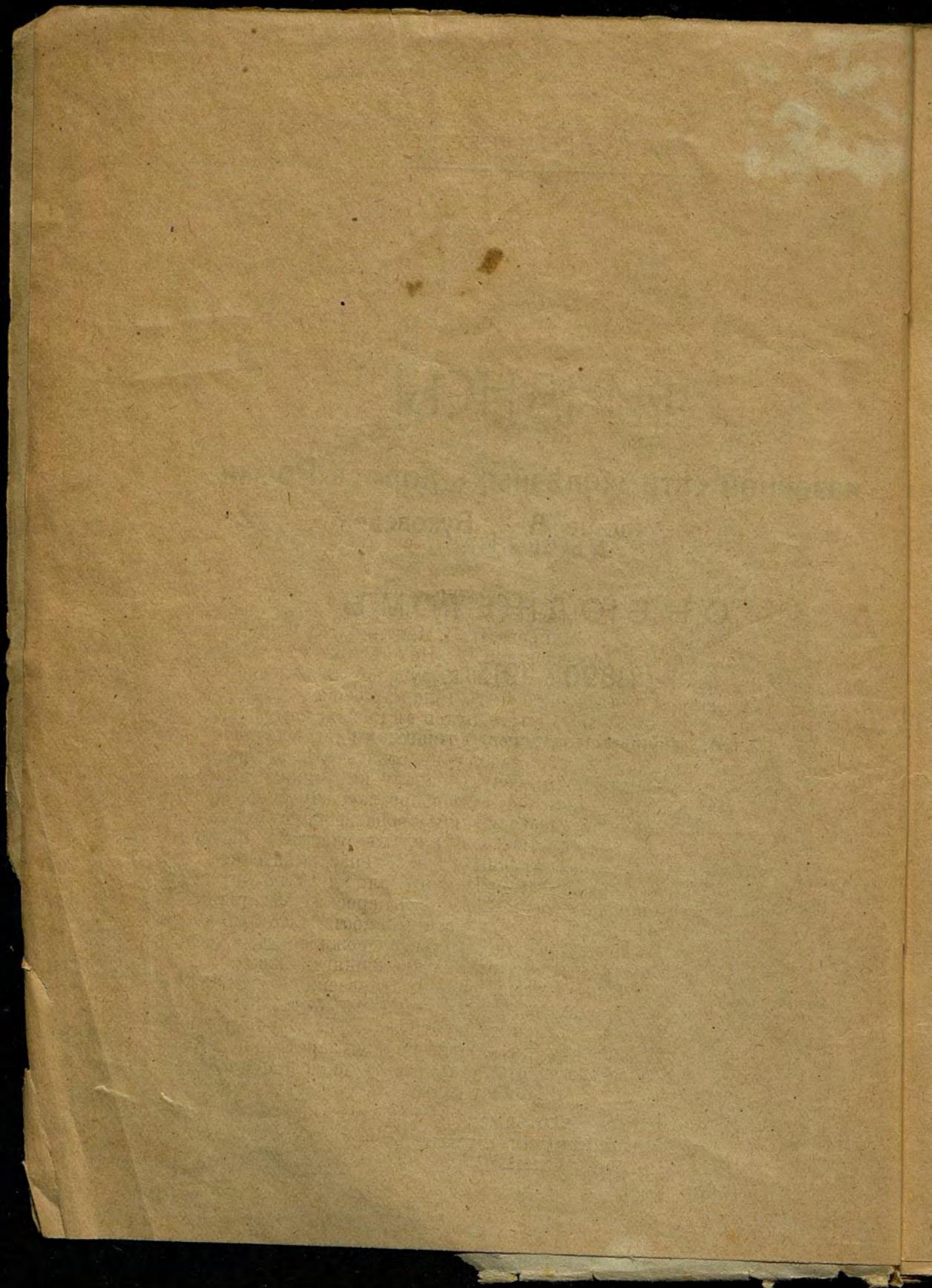
13807



1
№ 744

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ УЧЕБНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР
БЮДЖЕТ
Зан. № 10.
Листы 2 84.

ВОЛЬСКЪ,
тип. Кооперативнаго издательства
1918.



Предисловіе А. І. Буковецкаго.

Русская желѣзнодорожная литература очень обширна. Многія стороны желѣзнодорожнаго хозяйства изучены съ исчерпывающей полнотой въ трудахъ А. И. Чупрова, П. П. Мигулина, К. Я. Загорскаго и цѣлаго ряда другихъ изслѣдователей. Но къ сожалѣнію, вся эта литература относится къ эпохѣ созданія русской желѣзнодорожной сѣти. Изслѣдователи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи выясняли ходъ возникновенія и развитія желѣзныхъ путей въ Россіи, интересовались образованіемъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, вліяніемъ строительства на государственную задолженность и желѣзнодорожными тарифами. Эпоха, уже сложившагося къ началу нынѣшняго вѣка, казеннаго хозяйства еще совершенно не подвергалась изученію. Правда имѣется большое количество всевозможнаго рода официальныхъ докладовъ, освѣщающихъ время 1900—1914 г. въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ съ разныхъ „вѣдомственныхъ“ и „департаментскихъ“ точекъ зрѣнія. Написанные для апологіи того или другого руководителя министерства, они даютъ обыкновенно интересный матеріалъ, но ихъ выводы почти всегда далеки отъ истины. Работа М. М. Шмуккеръ является попыткой изучить русское желѣзнодорожное дѣло, главнымъ образомъ, конца прошлаго и начала нынѣшняго вѣковъ.

Онъ стремится выяснитъ связь финансовъ казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ Россіи съ общимъ государственнымъ бюджетомъ. Изученіе финансовъ казенной сѣти имъ произведено на основаніи внимательнаго и детальнаго изученія „Свѣдѣній Государственнаго Контроля о желѣзныхъ дорогахъ“, отчетовъ, смѣтъ и докладовъ Министерства Путей Сообщенія и Министерства Финансовъ и, главнымъ образомъ, на основаніи самого тщательнаго изученія трудовъ „Особой Высшей Комиссіи для всѣсторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“ (Комиссія генерала Н. П. Петрова). Путемъ кропотливыхъ вычисленій М. М. Шмуккеръ даетъ анализъ причинъ чрезмѣрнаго роста расходовъ и слабого роста доходовъ казенной сѣ-

ти. Путемъ ряда сопоставленій онъ даетъ возможность точнѣе опредѣлить причины дефицитности казенной сѣти въ отдѣльные періоды. Ему пришлось охватить въ работѣ громадный, совершенно сырой и разбросанный, матеріалъ и приложить много усилій, чтобы создать изъ этого матеріала стройное цѣлое. Кто ознакомится съ работой и пройдетъ вмѣстѣ съ авторомъ черезъ этотъ лабиринтъ желѣзнодорожныхъ цифръ, тотъ пойметъ какую трудную работу продѣлалъ авторъ для разрѣшенія поставленныхъ имъ задачъ. Его работа была закончена въ 1914 году, еще до войны. Въ силу обстоятельствъ военного времени печатаніе работы пришлось отложить. Усилившаяся дороговизна печатнаго дѣла заставила почти вчетверо сократить первоначальный размѣръ работы, отказаться отъ хорошаго исполненія представленныхъ діаграммъ и отъ приложенія къ работѣ нѣкоторыхъ другихъ діаграммъ и, наконецъ, основныхъ таблицъ, дающихъ представленіе о финансовомъ хозяйствѣ каждой отдѣльной дороги.

Въ данную минуту, когда разстройство русскихъ желѣзнодорожныхъ путей дошло до такихъ размѣровъ, которыхъ никто и нигдѣ не могъ предвидѣть и предположить, когда Россія переживаетъ величайшій желѣзнодорожный кризисъ, въ размѣрахъ и формахъ еще ни разу не встрѣчавшихся въ исторіи желѣзнодорожнаго хозяйства съ тѣхъ поръ какъ существуютъ желѣзныя дороги, работы, подобныя работѣ М. М. Шмуккеръ, приобрѣтаютъ особое значеніе. Не далекъ тотъ день, когда явится въ Россіи сознаніе необходимости упорядочить желѣзнодорожные хаосъ и разруху. Явится сознаніе что нельзя, дефициты по хозяйству казенныхъ ж. дорогъ доводить почти до двухъ миллиардовъ рублей (см. стенограф. отчеты засѣданій Экономическаго Совѣта при Временномъ Правительствѣ № 4 стр. 26 и 28, № 5 стр. 7), что нельзя на плательщика налоговъ возлагать бремя содержанія плохо работающихъ или совсѣмъ не работающихъ желѣзныхъ дорогъ. И когда захотятъ работать надъ возстановленіемъ доходности русскихъ желѣзныхъ дорогъ, работа М. М. Шмуккеръ будетъ полезна.

Въ заключеніе я считаю необходимымъ обратить вниманіе на приложенный къ книгѣ очеркъ Восточно-Китайской желѣзной дороги. Онъ не связанъ со всей книгой. Его задача выяснить исторію одной изъ наиболѣе роковыхъ ошибокъ въ желѣзнодорожной политикѣ послѣдняго времени. Больше 1.400 милліоновъ руб. народныхъ денегъ брошено даромъ. Впервые исторія и первые годы Восточно-Китайской ж. дороги освѣщены на основаніи безпорныхъ документовъ.

А. Буковецкій.

6 марта 1918 г.

ВСТУПЛЕНИЕ.

Въ русскомъ обществѣ всегда былъ широко распространень взглядъ, что желѣзныя дороги въ рукахъ казны работаютъ плохо и приносятъ государству одинъ убытокъ и что только въ частныхъ рукахъ онѣ въ состояніи приносить доходъ и обслуживать всѣ экономическія и культурныя потребности страны. Такой взглядъ значительной части русскаго общества породилъ и соответствующее требованіе: казенное ж.-дорожное хозяйство необходимо ликвидировать и передать желѣзныя дороги въ вѣдѣніе частной инициативы, по своей организаци и задачамъ больше отвѣчающей потребностямъ торговопромышленнаго оборота, чѣмъ далекая отъ условій рынка и знаній нуждъ промышленности казна. Указанный взглядъ не вѣренъ въ самомъ существѣ своемъ. На государство и въ особенности на государство русское у насъ привыкли смотрѣть какъ на организацию пропитанную духомъ формализма и канцелярщины и съ этой точки зрѣнія смотрятъ и на хозяйство желѣзныхъ дорогъ. Подобный взглядъ вѣрный можетъ быть относительно другихъ отраслей государственнаго хозяйства до революціоннаго періода оказывается не вѣрнымъ въ отношеніи постройки и эксплуатаціи жел. дорогъ казной. Въ этомъ живомъ дѣлѣ не можетъ имѣть мѣста формализмъ, который изгнанъ изъ него самой практикой и сущностью производимой работы. Если же въ исторіи казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства наблюдались моменты, когда формализмъ этотъ проявлялся, то принятыми мѣрами онъ удалялся и казенное хозяйство продолжало нормально развиваться. Такъ было въ казенномъ хозяйствѣ за границей, такъ было и у насъ (1900—1908 г.), когда растлѣвающимъ духъ формализма пробовалъ проникнуть въ казенное хозяй-

ство, но не удержался тамъ и покинулъ его, уступивъ мѣсто живой творческой работѣ. Это происходило потому, что бюджетъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отдѣленъ отъ общегосударственнаго бюджета, и хозяйство ихъ ведется совершенно независимо и обособлено отъ финансоваго хозяйства государства, отъ котораго зависитъ только постройка казенной новыхъ ж. дорогъ, производимая за счетъ его результатовъ: превышеній доходовъ надъ расходами. Такимъ образомъ и могло существовать въ бюрократическомъ государствѣ, наряду съ малоподвижными и не способными къ дальнѣйшему развитію отраслями государственнаго хозяйства, живое, подверженное быстрому развитію и улучшенію хозяйство казенныхъ ж. дорогъ. Но если бюрократическое государство могло свободно развивать и улучшать свое желѣзнодорожное хозяйство, то тѣмъ болѣе можетъ сдѣлать это государство демократическое, обслуживающіе интересы народа и содѣйствующее развитію всѣхъ отраслей его труда.

Что касается спора о преимуществахъ казеннаго и частнаго хозяйства ж. дорогъ (или какъ говорятъ казенной или частной системы), то онъ возникъ едва-ли не съ самаго момента возникновенія ж. дорогъ. Еще первыя ихъ постройки возбудили вопросъ о томъ, кто долженъ строить и эксплуатировать ихъ. Когда же во главѣ русскаго государства станетъ истинная демократія труда и знанія, она все вниманіе свое перенесетъ на созданіе новыхъ условій и формъ жизни, и на разумную, наиболѣе выгодную для всего государства, организацию народнаго хозяйства. Тогда торжество идеи казенной системы ж. дорогъ будетъ обезпечено и споръ о преимуществахъ той или иной системы отпадетъ. Но пока этотъ споръ существуетъ мы и должны познакомиться съ нимъ и разобрать основательность доводовъ за ту или иную систему.

Постановка вопроса о преимуществахъ этихъ двухъ системъ измѣнилась за время существованія желѣзнодорожнаго хозяйства. Уже не частныя лица и даже не частныя компаніи существуютъ въ настоящее время, а частныя компаніи находящіяся подъ контролемъ со стороны государства въ своей дѣятельности и отчетности, возникающія и производящія постройку ж. дорогъ подъ его наблюденіемъ и принимающія установленные имъ тарифы. Имъ противопоставляется государство, ведущее постройку и эксплуатацію своихъ жел. дорогъ не только за счетъ собственныхъ средствъ, но и за счетъ производимыхъ у частныхъ лицъ облигаціонныхъ займовъ.

Вотъ какова можетъ быть теперь постановка вопроса о преимуществахъ той или иной системы: исчезло безконтрольное частное хозяйство ж. дорогъ и на мѣсто его стало хозяйство почти не менѣе казеннаго подверженное воздѣйствию надзора и финансово-экономической политики государства. Въ такой только постановкѣ вопросъ этотъ и можетъ быть разбираемъ. Укажемъ на нѣкоторыя преимущества казеннаго хозяйства. Менѣе чѣмъ частное общество завися отъ состоянія рынка и биржи, государство имѣетъ неограниченный источникъ средствъ, а именно займы, на которые охотно идутъ какъ иностранныя, такъ и мѣстные рынки ибо займы эти обезпечиваются не только строящимися линиями но и всѣмъ достояніемъ государства. Въ то время какъ частное общество въ заботѣ о полученіи возможно большаго барыша строить только дороги сулящія ему большія выгоды, государство свободное отъ цѣлей наживы строить и малодоходныя и даже убыточныя ж. дороги, поскольку только ихъ необходимость оправдывается болѣе отдаленными можетъ быть, но болѣе важными для государства задачами—обороной, цѣлями развитія промышленности или сельскаго хозяйства, колонизаціей окраинъ и т. д. Являясь какъ бы единымъ крупнымъ акціонернымъ обществомъ (при сопоставленіи съ отдѣльными частными обществами), государство можетъ строить и дѣйствительно строить ж. дороги съ большей экономіей чѣмъ отдѣльныя, иногда весьма многочисленныя общества и пользуется при своей постройкѣ и эксплуатаціи наибольшей концентраціей капитала, труда и техники.

Находящіяся въ распоряженіи многихъ государствъ громадные лѣса, залежи каменнаго угля и нефтеносныя земли (Россія, С. А. С. Шт. и т. д.), дающіе имъ дешевыя строительные матеріалы и топливо, говорятъ за то, что эксплуатація ж. дорогъ казной можетъ быть и должна быть болѣе выгодна чѣмъ эксплуатація частной компаніей. Возможность путемъ установленія дифференціальныхъ тарифовъ, повышенія и пониженія послѣднихъ, производить громадныя революціи во всемъ социальномъ строѣ государства, содѣйствовать раздробленію крупныхъ капиталовъ и росту мелкихъ, подавлять монополию стальныхъ и каменноугольныхъ трестовъ; смягчать уничтоженіе цѣлыхъ областей мелкой промышленности и помогать освободившимся капиталамъ и рабочимъ рукамъ какой либо гибнущей отрасли ея перейти къ новымъ видамъ и способамъ производства:

вліяніе на торговую, таможенную политику и на развитіе международныхъ отношеній и т. д., все это указываетъ на необходимость сосредоточенія ж. дорогъ въ рукахъ государства, наиболѣе способнаго по своему назначенію преслѣдовать интересы промышленности и страны. Государство можетъ развивать ж.-дорожную сѣть гораздо планомѣрнѣе и въ большемъ соотвѣтствіи съ потребностями промышленности, населенія, обороны, колонизаціи и т. д. и съ гораздо большей экономіей можетъ вести постройку и эксплуатацію ж. дорогъ чѣмъ частная компанія, зависящая отъ состоянія рынка и биржи.

Постройка частныхъ дорогъ гораздо болѣе постройки казенныхъ зависитъ отъ положенія денежнаго рынка и періодически, во время промышленныхъ подъемовъ, а еще чаще во время спекуляціи, достигаетъ громадныхъ размѣровъ¹⁾ (1843—1847 г. въ Англіи, 1852—1856 г. во Франціи, 1852—1856 г. въ Германіи, 1854—1856 г. и въ 1871—1872 г. въ Австріи, 1857—1862 г. въ Россіи, въ 1867—1870 г. въ Швейцаріи), 1860—1864 г. въ Италіи и т. д.²⁾, чтобы затѣмъ по окончаніи подъема снова придти въ застой (1863—1870 г. въ Россіи, 1873—1876 г. въ Австро-Венгріи, 1865—1875 г. въ Италіи, 1870—1871 г. въ Германіи, 1875—1876 г. въ Швейцаріи, 1847 и послѣдующіе годы въ Англіи³⁾). Неоднократно наблюдавшіеся въ исторіи ж. дорожные кризисы, выражаясь въ отказѣ частныхъ обществъ отъ испрошенныхъ раньше концессій, въ приостановкѣ постройки желѣзныхъ дорогъ и въ отсутствіи ходатайствъ о концессіяхъ, объясняются исключительно зависимостью частной инициативы отъ положенія денежнаго рынка.

Исторія созданія русскаго казеннаго ж. дорожнаго хозяйства, поскольку она изложена въ трудахъ П. П. Мигулина (Русскій Государственный Кредитъ) и поскольку намъ удалось ознакомиться съ ней непосредственно по первоисточникамъ, позволяетъ намъ утверждать, что постройка ж. дорогъ распоряженіемъ и средствами казны дѣйствительно обходилась дешевле въ нѣкоторыхъ случаяхъ, а вообще же не дороже постройки распоряженіемъ и средствами частной инициативы⁴⁾.

Къ преимуществамъ казенной системы надо отнести и большую отвѣтственность служащихъ и болѣшій порядокъ въ хозяйствѣ, отмѣчающіеся во всѣхъ государственныхъ предпріятіяхъ.

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1887 стр. 689 и Wagner. Finanzwissenschaft bd. I стр. 673-674.

²⁾ Röll. Encyklopedie des gesamten Eisenbahnwesens bd. III s. 1217.

³⁾ Kaiserl. Die verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich, стр. 20-30 и Konrad. Handb. 1900 г. bd. III стр. 514 и Röll bd. III стр. 1168-1271.

⁴⁾ До 1892 г. постройка ж. дорогъ средствами и распоряженіемъ казны обходилась на верету много дешевле постройки частными компаніями, но послѣ этого года, хотя немного дороже, но много основательнѣе и капитальнѣе чѣмъ съ успѣхомъ покрывались великіе расходы.

Настоящая работа, содержа въ себѣ фактической матеріаль, скрѣпленный соответствующими выводами, идетъ противъ указаннаго выше взгляда общества, что казенное хозяйство убыточно для государства и доказываетъ обратное, т. е. что оно было для государства даже доходной операціей или иными словами тѣмъ, чѣмъ оно не должно бы быть. Параллельное разсмотрѣніе финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ и финансовыхъ результатовъ государственнаго хозяйства (бюджета) дастъ намъ рядъ весьма интересныхъ открытій въ области ихъ взаимныхъ отношеній. Мы замѣтимъ, что финансы ж. дорогъ развиваются, возрастаютъ, падаютъ въ тѣсной связи съ финансами государства; такъ повышеніе поступленій обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ наблюдается въ годы улучшенія казеннаго ж. дорожнаго хозяйства, а пониженіе въ годы ухудшенія или даже исчезновенія этого хозяйства; процентное отношеніе остатка чистаго дохода ж. дорогъ, за покрытіемъ обязательныхъ платежей по займамъ (облигаціоннымъ капиталамъ), къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ подтверждаетъ наше дѣленіе развитія финансовыхъ результатовъ на періоды и т. д. Раньше чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ русскихъ казенныхъ ж. дорогъ позволимъ себѣ отклониться въ сторону и посмотримъ какое хозяйство—частное или казенное—существуетъ въ другихъ странахъ, какъ создалось въ нихъ казенное хозяйство и насколько это хозяйство доходнѣе или убыточнѣе казеннаго русскаго. Для удобства разсмотрѣнія классифицируемъ всѣ эти государства по системамъ ж.-дорожнаго хозяйства. Кромѣ двухъ основныхъ системъ его—казенной и частной—существуютъ еще системы, представляющія изъ себя смѣшеніе двухъ первыхъ, изъ которыхъ то одна то другая является преобладающей то въ отношеніи капитала, то въ отношеніи протяженія, кромѣ того казна можетъ сдавать свои линіи въ аренду частнымъ компаніямъ или наоборотъ частная компанія можетъ сдавать свои линіи казнѣ. Отсюда вытекаетъ слѣдующая классификація системъ ж.-дорожнаго хозяйства (данныя взяты изъ Archiv'a für Eisenbahnwesen за разные годы).

1. 1) Частныя дороги подъ управленіемъ частныхъ компаній (собственниковъ или арендаторовъ): Англія, С. А. С. Штаты и т. д.

2) Частныя дороги подъ управленіемъ казны за счетъ ихъ собственниковъ.

3) Частныя дороги подѣ управленіемъ казны и за ея счетъ

II. 1) Казенныя дороги подѣ управленіемъ казны (собственника или арендатора): Пруссія, Саксонія, Италія, Швейцарія, Данія, Румынія, Норвегія, Н. Ю. Вались, Квинслендъ, Викторія, Южная Австралія, Западная Австралія, Тасманія, Новая Зеландія, Оранжевая Республика, Трансвааль, Капская Колонія, Наталь, Мысь Доброй Надежды, Британская и Голландская Индіи, Сіамъ и т. д. и т. д.¹⁾. Всѣ перечисленныя государства имѣютъ подѣ собственнымъ управленіемъ и въ своей собственности свыше $\frac{2}{3}$ всей сѣти страны.

2) Казенныя дороги подѣ частнымъ управленіемъ за счетъ казны: Никарагуа и Бразилія, Болгарія и т. д. 9—10 лѣтъ раньше въ Никарагуа и Бразиліи сдавалась вся сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но въ 1913 году въ Бразиліи изъ 24.823 км. сдавалось только 17.949 км.

3) Казенныя дороги подѣ частнымъ управленіемъ за счетъ частнаго же лица. Въ Нью-Фаундлендѣ отдана въ аренду вся сѣть съ 1901 г. на 50 л. частной компаніи за ея рискъ.

III. Смѣшанная система дорогъ представляетъ соединеніе частныхъ дорогъ съ казенными: Франція, Россія, Австро-Венгерія и т. д.

Казенная система вводится путемъ постройки и эксплуатаціи государствомъ за его счетъ и его распоряженіемъ собственныхъ, ему принадлежащихъ, линій и путемъ покупки ж. дорогъ у частныхъ обществъ на условіяхъ введенныхъ государствомъ предусмотрительно въ концессіи при образованіи общества въ видѣ права государства на выкупъ или же на условіяхъ установленныхъ путемъ добровольнаго соглашенія. Эти условія выкупа вводятся даже и тѣми государствами, которыя имѣютъ исключительно частную систему въ надеждѣ на то, что въ болѣе или менѣе недалекомъ будущемъ можно будетъ осуществить этотъ выкупъ и создать преимущественно или исключительно казенную систему. Уставы или концессіи, въ которые вводятся эти условія, суть ничто-иное, какъ разрѣшенія строить и эксплуатировать ж. дороги на означенныхъ въ этихъ разрѣшеніяхъ условіяхъ, касающихся прежде всего: 1) срока эксплуатаціи дороги частнымъ обществомъ, который различенъ въ разныхъ странахъ, но колеблется приблизительно отъ 80 до 100 лѣтъ, по истеченіи какового дорога переходитъ безвозмездно въ руки государства со всеѣмъ своимъ имуществомъ, рельсовой сѣтью, подвижнымъ составомъ, зданіями,

запаснымъ и оборотнымъ капиталами и т. д. Основной акціонерный и облигаціонный капиталъ предполагаетъ уже погашеннымъ къ этому времени, почему общество отъ этой передачи не должно терпѣть никакого убытка; 2) дальѣ срока наступленія для государства права выкупа дороги на опредѣленныхъ въ концессіи условіяхъ, который бываетъ различенъ, смотря по результатамъ переговоровъ, отъ 15 до 30 лѣтъ; 3) досрочнаго права выкупа, т. е. выкупа раньше означеннаго срока 15-30 лѣтъ; 4) порядка отчужденія земли, способа образованія капиталовъ, отчисленій въ пользу казны и т. д. и т. д.

У насъ условія выкупа представляютъ копію съ французскихъ условій желѣзнодорожнаго подряда (*Cahier des charges*) Государство правомъ выкупа можетъ воспользоваться только по истеченіи 15 лѣтъ со времени выдачи концессіи. Выкупная сумма опредѣляется годовой рентой въ размѣрѣ средняго чистаго дохода пяти наиболѣе доходныхъ лѣтъ изъ семи предшествующихъ выкупу, уплачиваемой до окончанія срока концессіи, причемъ этотъ средній чистый доходъ, составляющій основаніе выкупной суммы, не можетъ быть ниже прибыли послѣдняго изъ семи лѣтъ или размѣра гарантіи. Эта годовая рента можетъ быть и капитализирована изъ 5%.

Кромѣ выкупа на основаніи правилъ концессіи государству представляется, какъ мы отмѣтили выше, еще и другой путь приобрѣтенія частныхъ ж. дорожныхъ линій, особенно часто практиковавшійся у насъ въ Россіи—это путь свободнаго соглашенія, имѣвшій у насъ мѣсто главнымъ образомъ при выкупѣ малопродуктивныхъ дорогъ съ негарантированными акціонерными капиталами, когда акціонеры готовы были получить за свои бездивидентныя или малодивидентныя акціи какую угодно сумму.

Переходъ отъ частной къ казенной системѣ, главнымъ образомъ путемъ осуществленія государствомъ права выкупа, рѣзко обозначился на западѣ въ періодъ 1880—1890 года. Пруссія законами 20 декабря 1879 года, 14 и 25 января 1880 года скупила 5 тыс. километровъ, законами 28 марта и 13 мая 1883 года—3.145 км., въ 1884 г.—3.765 км., въ 1885 г.—3 т. км. или за 6-лѣтіе 1879—1885 г. 15 т. км. Длина всей казенной сѣти Пруссіи съ имѣвшимися ранѣе 6 тысячами км. дошла въ 1885 г. до 21 т. км. или захватила почти всю сѣть ж. дорогъ государства. Казнѣ принадлежало въ Пруссіи въ 1890 г. 24.792 км. изъ общей длины сѣти въ 25.464 км. Въ Австріи законами 24 декабря и 28 января 1881 г. приобрѣтено

было 945 км. Въ ближайшіе годы приобрѣтены дороги: Франца-Иосифа (716 км.), Кронпринца Рудольфа (797 км.), Пильзень-Призень (256 км.) и т. д. Вместѣ съ отстроеными самой казной дорогами длина казенной сѣти достигла къ 1884 году 4.700 км., а въ 1890 году 6.660 км. или 43.5% всей сѣти въ 15.308 км. Во Франціи 2-го января 1878 года былъ представленъ президенту республики министромъ публичныхъ работъ Фрейсине проектъ, содержащій въ себѣ рекомендацію постройки правительствомъ 10 тысячъ дополнительныхъ линий (второстепенныхъ) и 5.751 км. новыхъ ж. дорогъ, а всего 16 тысячъ км. Законами 18 мая и 11 июня 1878 года казна, у которой собственная сѣть совершенно отсутствовала въ это время, выкупила 2.615 км. Въ 1880 году въ рукахъ казны оказалось уже 4.928 км. или 18.8% всей сѣти въ 15.190 км. Швейцарія также намѣревалась въ этотъ періодъ приступить къ созданію у себя казенной системы, но обнаружившееся фиктивное преувеличеніе основного капитала ж. дорогъ, значительно превышавшее дѣйствительно собранныя и израсходованныя суммы, заставило швейцарское правительство отложить вопросъ о выкупѣ и издать „законъ о счетоводствѣ“ 21 декабря 1883 года, которымъ устанавливались способы, прекращавшіе это преувеличеніе капитала и опредѣлявшіе основные капиталы ближе къ дѣйствительности. Усиленный выкупъ на западѣ не могъ не отозваться и въ Россіи. Первой была выкуплена Харьковско-Николаевская дорога (1881 г.) затѣмъ Тамбово-Саратовская дальше Рязанско-Моршанская и т. д. Одновременно казна построила рядъ новыхъ ж. дорогъ.

Въ Англіи въ 1888 году членъ палаты Общинъ Watt безуспѣшно возбуждалъ въ палатѣ вопросъ о переходѣ ж. дорогъ государству, указывая, что казенная система введена даже и въ англійскихъ колоніяхъ: Австраліи, Наталѣ, Ост-Индіи, Капской-Колоніи и т. д. Начавшись во многихъ государствахъ въ означенный періодъ, выкупъ продолжался и въ послѣдующіе годы, причемъ въ Россіи онъ наиболѣе широкое примѣненіе получилъ въ 1894—1895 годахъ, послѣ которыхъ въ рукахъ государства сосредоточились уже двѣ трети всѣхъ ж. дорогъ государства. Швейцарія перешла къ казенной системѣ закономъ 25 февраля 1898 года, которымъ была совершена покупка 5-ти ж. дорогъ, а съ 1-го мая 1909 г. была назначена покупка Санъ-Готтарлской дороги, съ переходомъ которой въ руки Швейцарскаго правительства въ Швейцаріи установилась чистая казенная система. Въ Австріи въ

1904—6 г. были выкуплены Сѣверныя дороги (1.314 км.), а въ 1908—9 г. еще 2.800 км., съ которыми казенная сѣть въ 1910 году составила 18.762 км. или 82.26% всей сѣти государства ¹⁾.

На континентѣ Европы въ 1912 году изъ 304.946 километровъ длины всей желѣзнодорожной сѣти 180.234 км., т. е. $\frac{3}{5}$ ея, приходилось на казенную сѣть. Въ другихъ странахъ свѣта отношеніе казенной сѣти въ общей длинѣ всей сѣти было еще благопріятнѣе. Въ Азіи изъ 107.230 км. на казенную падало 70.627 км. или $\frac{2}{3}$, въ Африкѣ изъ 42.707 км. казенныхъ 25.522 км. или $\frac{4}{7}$, въ Австраліи изъ 34.803 км. казенныхъ 30.518 км. или $\frac{9}{10}$. Только въ Америкѣ мы находимъ преобладаніе частной сѣти. Изъ 554.124 км. на казенную сѣть падало всего лишь 35.512 км. или едва $\frac{1}{15}$ часть.

Непосредственно передъ войной (1910—1914 г.) началась почти во всѣхъ государствахъ со смѣшанной системой ж. дорогъ усиленная агитація въ пользу казенной системы. Къ этому времени казенная система зарекомендовала уже себя успѣшными финансовыми результатами, т. е. разбила главное возраженіе противъ себя со стороны частной инициативы. Агитація велась какъ въ литературѣ такъ и въ ученыхъ обществахъ и парламентахъ. Можно было ожидать, что недалеко полное торжество казенной системы въ этихъ государствахъ. Даже въ страны частнаго хозяйства проникла эта агитація и вербовала себѣ все большее число сторонниковъ. Въ Англіи Asworth считалъ что, хотя выкупъ государствомъ ж. дорогъ принесъ бы въ настоящее время больше потерь чѣмъ выгодъ, выкупъ этотъ неизбеженъ для государства и, если его совершать сейчасъ, то по возможности потери эти надо уменьшить, а выгоды постараться достигъ большія. Въ Америкѣ Dewspur считаетъ, что приобрѣтеніе государствомъ частныхъ ж. дорогъ гораздо важнѣе и предпочтительнѣе государственнаго вмѣшательства въ ихъ хозяйство.

Во Франціи до войны былъ произведенъ выкупъ нѣкоторыхъ рельсовыхъ путей и на очереди стоялъ выкупъ ж. дорогъ въ Россіи. Для казны къ 1914 году наступило и къ 1916—1917 г. должно бы наступить право выкупа цѣлаго ряда ж. дорогъ: Москово—Вындаво—Рыбинской, Московско—Кіево—Воронежскій, Рязано—Уральской, Юго-Восточныхъ, Лодзинской и т. д. П. Л. Баркъ, вступившій на постъ мини-

¹⁾ Archiv für Eisenbahnwesen 1911 г. стр. 620, Archiv 1909 г. стр. 201 и Archiv за остальные годы.

стра финансовъ весной 1914 года, широковъзвѣщательно объявилъ себя сторонникомъ казенной системы, но на дѣлѣ себя таковымъ не показалъ. При немъ была дана отсрочка выкупа цѣлому ряду ж. дорогъ подъ условіемъ сооруженія дополнительныхъ линій. Начавшаяся война Россіи съ Германіей, Австріей, Турціей и Болгаріей все средства и все вниманіе общества отвлекла отъ постройки желѣзныхъ дорогъ. Въ то же время отказъ отъ винной монополіи лишилъ государство крупнаго источника средствъ, на который можно было рассчитывать при выкупѣ частныхъ линій. Война потребовала сокращенія кредитовъ на культурныя потребности населенія, пріостановила постройку сооружаемыхъ и на нѣсколько лѣтъ задержала приступъ къ сооруженію намѣченныхъ ж. дорогъ. При такомъ положеніи дѣла надѣяться на скорое осуществленіе государствомъ права выкупа не представляется возможнымъ. Достать необходимыя суммы для выкупа или для сооруженія новыхъ ж. дорогъ неоткуда будетъ вскорѣ послѣ войны не только въ Россіи, но и за границей, которая сама принимаетъ участіе въ войнѣ и сама потерпѣла отъ нея значительный ущербъ, упадокъ сельскаго хозяйства, сокращеніе торговли и пріостановку промышленности, вызванную невозможностью доставки топлива, ископаемыхъ, сырья и т. д., а также потерей всякой связи съ прежними рынками сбыта фабрикатовъ, полуфабрикатовъ и сырья.

Однако возможность быстро возстановить разрушенное народное хозяйство для заграницы гораздо сильнѣе и исполнимѣе чѣмъ для Россіи, почему средства для выкупа нашихъ частныхъ ж. дорогъ мы сможемъ достать на ея рынкѣ не ранѣе десятилѣтія. Едва-ли возможно ожидать поэтому въ Россіи выкупа частныхъ ж. дорогъ ранѣе этого срока, а при продолженіи нашей внутренней политической и экономической разрухи и черезъ еще большій періодъ времени.

Что касается финансовыхъ результатовъ казенной системы въ различныхъ государствахъ, то они оказались весьма удовлетворительными, а для Пруссіи и Россіи даже блестящими.

Въ Австро-Венгерской монархіи находятся двѣ сѣти; одна въ Австріи, другая въ Венгріи, каждая съ самостоятельнымъ счетоводствомъ.

Въ Венгріи финансовые результаты были въ 1906—1911 годахъ слѣдующіе:

годы	длина	чист. дох.	основ. кап.	% ч. д. на осн. кап.
1906	7.772км.	104.771.000кр.	2.402.775.239кр.	4.37
1907		88.998.000 ..	2.450.929.272 ..	3.63
1908		70.699.000 ..	2.527.862.703 ..	2.80
1909		65.722.000 ..	2.672.475.691 ..	2.46
1910	8.120км.	93.235.000 ..	1.787.074.548 ..	3.34
1911	8.123км.	109.284.000 ..	2.884.336.457 ..	3.78

Главной причиной уменьшения чистого дохода съ 1906 г. по 1909 годъ явилось сильное возрастание валовыхъ расходовъ (подобно тому, что было въ Россіи и другихъ странахъ), которые поднялись за этотъ промежутокъ на 88 мил., въ то время какъ валовые доходы поднялись всего лишь на 49 мил.¹⁾ Несмотря на усиленный ростъ расходовъ, чистого дохода получалось достаточно чтобы приносить свыше 2 проц. на основной капиталъ.

Въ Австріи финансовые результаты эксплуатаціи казенной сѣти были:

годы	длина	ч. д. въ кронахъ	основ. кап.	% ч. д. на осн. кап.
1905		83.378.379	2.816.133.722	2.35
1906	14.673	134.725.202	3.666.042.420	3.14
1907	14.736	123.732.937	3.824.096.701	2.77
1908	17.882	107.913.197	4.015.519.533	2.30
1909	18.495	112.900.851	5.254.650.073	1.83
1910	19.145	154.064.568	5.402.968.789	2.85
1911	18.798	186.520.806	5.657.838.645	3.30
1912	18.898	201.742.629	5.722.557.121	3.53

Здѣсь мы также замѣчаемъ усиленный ростъ валовыхъ расходовъ съ 1906 по 1909 годъ за счетъ чистого дохода. Принося въ среднемъ за указанное 7-ми лѣтіе выше 2.5% чистого дохода, дороги принесли въ 1911-12 годахъ выше 3%²⁾.

Въ Швейцаріи казенная сѣть давала чистого дохода:

годы	ч. д. въ фр.	осн. кап.	% ч. д. на осн. кап.
1905	40.520.400	1.440.498.000 фр.	2.81
1908	41.170.400	1.619.924.500	2.54
1909	53.990.451	1.674.511.600	3.23
1910	70.473.483	1.613.418.500	4.36
1911	71.864.100	1.652.641.900	4.35
1912	75.189.892	1.687.246.791	4.46

Съ 1905 по 1908 годъ % чистого дохода на основной капиталъ понизился, что объясняется тѣми же причинами,

¹⁾ см. Archiv für Eisenbahnwesen за 1909 г. стр. 1243, 1911 г. стр. 1493, 1912 г. стр. 1483.

²⁾ Archiv 1909 г. стр. 215, 1912 г. стр. 226, 1914 г. стр. 195.

что въ другихъ государствахъ—болѣе сильнымъ ростомъ валовыхъ расходовъ чѣмъ доходовъ. Въ 1910, 1911 и 1912 годахъ сѣть дала чистаго дохода свыше 4%.

Образцовой по своимъ финансовымъ результатамъ на Западѣ является казенная сѣть Пруссіи, которая приносила:

годы	длина	ч. д. въ маркахъ	осн. кап.	% ч. дох.
1907	35.747 км.	634.174.737 мар.	9.809.689.464 мар.	6.53
1908	36.374	529.067.532	10.133.261.310	5.22
1909	37.162	629.321.670	10.592.922.359	5.94
1910	37.757	710.717.263	10.975.318.619	6.48
1911	38.314	816.273.214	11.339.857.135	7.20
1912	38.984	843.102.155	11.756.095.743	7.17

Казенная сѣть Пруссіи приноситъ свыше 6—7 процентовъ на основной капиталъ, являясь самой доходной казенной сѣтью Европы. Паденіе чистаго дохода 1908—1909 годы замѣчалось и на ней.

Если мы обратимся къ ж. дорожнымъ сѣтямъ трехъ странъ—Англіи, Германіи и Франціи, мы увидимъ, что финансовые результаты ихъ были (% чистаго дохода на основной капиталъ).

годы	Англіи.	Германіи.	Франціи.
1850	3.33 ^{0/0}	—	3.73 ^{0/0}
1860	4.19 ^{0/0}	—	4.88 ^{0/0}
1870	4.41 ^{0/0}	—	3.93 ^{0/0}
1880	4.38 ^{0/0}	4.54 ^{0/0}	4.73 ^{0/0}
1890	4.10 ^{0/0}	4.86 ^{0/0}	3.75 ^{0/0}
1900	3.40 ^{0/0}	5.91 ^{0/0}	4.13 ^{0/0}
1905	3.43 ^{0/0}	6.22 ^{0/0}	4.26 ^{0/0}
1906	3.47 ^{0/0}	6.27 ^{0/0}	4.35 ^{0/0}
1907	3.48 ^{0/0}	5.56 ^{0/0}	4.17 ^{0/0}
1908	3.34 ^{0/0}	4.45 ^{0/0}	3.93 ^{0/0}
1909	3.44 ^{0/0}	4.99 ^{0/0}	3.87 ^{0/0}
1910	—	—	—
1911	—	—	—
1912	—	6.43 ^{0/0}	—

(на основаніи данныхъ Archiv'a für Eisenbahnwesen).

Разсматривая валовые доходы и расходы сѣтей этихъ странъ¹⁾, мы замѣчаемъ, что расходы ихъ въ періодъ 1907—

¹⁾ Archiv 1910 стр. 1498—1513 Die Eisenbahnen Deutschlands, Englands u. Frankreichs и предыдущіе годы, а также Konrad u Röll.

1909 годы росли значительно быстрее роста доходов, что уменьшая чистый доход, вело къ паденію его $\%$ -та на основной капиталъ. Поражаетъ, несмотря на это, все же сравнительно незначительное уменьшеніе чистаго дохода, который кажется даже неподвижнымъ у всѣхъ трехъ государствъ. Неподвижность $\%$ -та чистаго дохода особенно характерна для Англіи. Подобное явленіе объясняется прежде всего мѣропріятіями англійскаго правительства, не желающаго дать прибыли частныхъ ж. дорожныхъ компаній возможность подняться сверхъ обычнаго въ странѣ $\%$ -та. Частныя же компаніи предпочитаютъ не отдавать казны излишекъ прибыли сверхъ этого процента, а обращаютъ его подъ всякими назначеніями на улучшеніе движенія и удобства для публики.

Высокій $\%$ прибыли въ Германіи объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что Пруссія, дороги которой составляютъ почти двѣ трети протяженія всѣхъ германскихъ дорогъ (38 т. в. изъ 62 т. в.), намѣренно держитъ его на извѣстной высотѣ, употребляя его на погашеніе ж. дорожнаго долга. ¹⁾

Обращаясь къ Россіи, мы замѣчаемъ поразительное явленіе. Казенная сѣтъ Европейской Россіи начиная съ 1893 г. стала приносить на свой основной (облигаціонный и суммы затраченные изъ государственнаго казначества) капиталъ свыше 4-хъ $\%$ -овъ и, постепенно повышая ихъ вплоть до 1898 года, получила въ этотъ годъ 5.57 $\%$ -та послѣ чего почти непрерывно (за исключеніемъ 1903 г.) понижала его до 1908 года, въ который ею получено только 3.23 $\%$. Въ послѣдующіе годы финансовые результаты сѣти представлялись въ слѣдующемъ видѣ (нами къ предшествующимъ годамъ, какъ и къ указаннымъ ниже прибавленъ къ чистому доходу государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ и сборъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) ²⁾:

¹⁾ Eberberg Finanzwissenschaft 1909 г. стр. 473-3 и Новый экономистъ 1914 г. № 3 стр. 11 статья Бюджетъ Пруссіи.

²⁾ Государственный сборъ съ пассажировъ и грузовъ это особый налогъ взимаемый государствомъ за право проѣзда и провоза и поступающій въ казну наравнѣ съ другими ея доходами. Сборъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда взимается за провозъ каждаго пуда грузовъ и имѣетъ спеціальное назначеніе—сооруженіе складовъ и пакгаузовъ для сохраненія грузовъ во время нахожденія на станціяхъ. Представляя доходъ государства отъ казеннаго хозяйства ж. дорогъ, сборы эти, увеличивая финансы государства и его матеріальное богатство, не могутъ быть оставлены въ сторонѣ и должны быть причислены къ доходамъ ж. дорожной сѣти, которые тогда только и будутъ числены нами безошибочно.

годы основной капиталъ	чистый доходъ	%	ч. д. къ осн. кап.
1908	3.820.529.000	123.204.000	3.23
1909	3.814.819.000	169.711.000	4.45
1910	3.958.007.000	213.231.000	5.39
1911	4.091.322.402	272.061.071	6.65
1912	4.488.373.239	308.604.081	6.90
1913	4,584.184.399	314.319.210	6.86

Мы видимъ, что, начиная съ 1911 года, сѣть стала приносить около 7 ми %-овъ прибыли, т. е. оставила за собой далеко позади финансовыя результаты сѣтей другихъ государствъ кромѣ Пруссіи, хотя ни министерство финансовъ въ конституціонный періодъ, ни Государственная Дума и Государственный Совѣтъ, совершенно не задавались цѣлью погашенія чистымъ доходомъ сѣти, подобно Пруссіи, ж. дорожнаго долга государства. Этотъ быстрый ростъ доходовъ (валовыхъ и чистыхъ) указывалъ, что казенная сѣть Европейской Россіи начинала уже неудовлетворять потребностямъ развивающейся промышленности, вслѣдствіе чего по окончаніи войны съ Германіей и Австріей и по приведеніи въ порядокъ нашихъ финансовъ необходимо начать самое усиленное жел. дорожное строительство за счетъ казны, долженъ быть совершено пересмотръ тарифовъ главнымъ образомъ грузовыхъ и произведено ихъ пониженіе въ интересахъ русской промышленности. Можетъ быть такимъ пониженіемъ Россіи удастся выдержать на западно-европейскомъ рынкѣ конкуренцію американскаго хлѣба и усиленнымъ вывозомъ сырья возстановить нарушенный торговый балансъ. Послѣднее, конечно, только въ томъ случаѣ можетъ произойти, если для русскаго хлѣба и сырья будутъ открыты пути на этотъ рынокъ и мы въ міровой торговлѣ будемъ играть по крайней мѣрѣ не меньшую роль чѣмъ до войны.

Можно однако услышать возраженія противъ пониженія тарифовъ. Укажутъ на азіатскую сѣть и ея убыточность и вслѣдствіе этого необходимость держать высоко тарифы Европейской Россіи и получать съ ея сѣти высокіе чистые доходы для покрытія этихъ убытковъ, но подобное возраженіе при ближайшемъ разсмотрѣніи окажется несостоятельнымъ. Азіатская сѣть уже не приноситъ убытковъ и не нуждается въ приплатахъ со стороны государственнаго казначейства. Ея финансовыя результаты съ 1910 года, съ котораго сѣть вышла изъ дефицитовъ, представляются въ слѣдующемъ видѣ:

годы	основн. капитал.	чистый доходъ	% къ осн. кап.	% къ зат. ч. к.
1910	883.540.009 р.	6.194.524 р.	0.70	0.35
1911	921.103.093	18.309.100	1.99	1.79
1911	973.107.956	27.329.891	2.81	2.71
1913	1.071.000.000	20.520.885	1.91	1.75

Съ 1911 года чистый доходъ азіатской сѣти былъ около 2-хъ процентовъ на основной капиталъ, т. е. сталъ догонять доходъ Англійи и Австріи. Такимъ образомъ указаніе на убыточность азіатской сѣти жел. дорогъ невѣрны въ настоящее время. Если и можно говорить объ убыточности этихъ дорогъ, то не о всѣхъ, а лишь объ одной Забайкальской, но и ея дефициты не могли значительно понизить чистый доходъ азіатской сѣти. Доходность же отдѣльныхъ азіатскихъ дорогъ значительно выше доходности всей сѣти. Въ послѣдніе три года (1911-1912-1913) Ташкентская дорога приносила свыше 5%, Средне-Азіатская около 3%, Сибирская отъ 3 до 4%, Уссурийская около 2% и это безъ прибавленія къ чистому доходу дорогъ государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда. Приведенныя данныя говорятъ за то, что вопросъ о пониженіи тарифовъ назрѣлъ для европейской сѣти и скоро назрѣетъ для азіатской.

Обозрѣніе финансовыхъ результатовъ казенныхъ сѣтей различныхъ странъ показало намъ, что казенное хозяйство было поставлено до войны на надлежащую высоту, что оно успѣло зарекомендовать себя успѣшной эксплуатаціей и что оно подлежитъ послѣ войны дальнѣйшему развитію.

Что касается казеннаго хозяйства Россіи, то необходимо прежде всего возстановленіе его. Неудачная война съ центральными имперіями не только нарушила естественное развитіе русскаго ж. дорожнаго хозяйства, но и привела желѣзнодорожное движеніе въ полное разстройство и упадокъ. Какъ казенная такъ и частная сѣти въ настоящее время почти совершенно лишены подвижнаго состава, который доведенъ до такого состоянія, что пользованіе имъ производится съ громаднымъ рискомъ для населенія. Рельсы, шпалы и насыпь полотна доведены до ужаснаго состоянія. Только рядомъ героическихъ мѣръ удавалось до сихъ поръ поддерживать на дорогахъ движеніе и обслуживать самыя необходимыя и неотложныя нужды государства. Эти же мѣры вмѣстѣ съ соотвѣтствующими затратами государства должны и возстановить жел. дорожное хозяйство страны и въ частности создать для казеннаго хозяйства необходимыя условія

для продолженія того развитія, блестящее состояніе котораго было достигнуто передъ войной.

Авторъ настоящей работы является безусловнымъ сторонникомъ казеннаго хозяйства, особенно для Россіи, въ которой частныя дороги строились при самомъ непосредственномъ участіи правительства: казна брала на себя реализацію заграницей займовъ, необходимыхъ для сооруженія ж. дорогъ, обеспечивала по нимъ уплату % и погашеніе, вслѣдствіе чего они мало чѣмъ отличались отъ государственныхъ займовъ, заключаемыхъ также казною, записываемыхъ въ государственную долговую книгу, но поступавшихъ на различныя государственныя потребности, а не специально на постройку ж. д., казна гарантировала акціонерамъ уплату 4-5% дивиденда, казна наблюдала и за ходомъ постройки и эксплуатаціи частныхъ линій. Такимъ образомъ казна свободно могла бы строить всѣ разрѣшаемыя частныя линіи за свой счетъ и своимъ распоряженіемъ, получая въ свои доходы всѣ тѣ избытки отъ эксплуатаціи частныхъ линій, которые идутъ въ настоящее время въ видѣ дивиденда, иногда немаловажнаго большого (Владикавказская ж. дорога), на акціи собственниковъ ихъ, нерѣдко иностранныхъ капиталистовъ. Однако въ виду недостаточности и скудости въ Россіи рельсовыхъ путей и необходимости скорѣйшаго проложенія ихъ, а также невозможности почему либо производить постройку всѣхъ необходимыхъ линій за счетъ и непосредственнымъ распоряженіемъ казны, авторъ не отрицаетъ пользы и необходимости параллельной постройки ж. дорогъ и частной инициативой подъ строжайшимъ контролемъ со стороны государства. При наличности же у казны достаточныхъ средствъ для сооруженія необходимыхъ магистралей или мѣстныхъ путей широкой колеи, ни установленіе самого строжайшаго контроля со стороны государства, ни особенно льготное для казны распределеніе прибыли частныхъ обществъ и никакое распределеніе постройки необходимыхъ линій между казною и частной инициативой, не устраняютъ неизбежности и необходимости государственственія частныхъ дорогъ въ будущемъ. Частной инициативѣ въ этомъ случаѣ можетъ быть предоставлена только постройка подъѣздныхъ путей къ казеннымъ линіямъ, узкоколейныхъ и незначительнаго протяженія подъ надлежащимъ контролемъ со стороны государства.

Финансовые результаты эксплуатации казенной сѣти ж. дорогъ Россіи, въ связи съ бюджетомъ.

Европейская Россія.

Глава 1-ая.

Быстрый ростъ валовыхъ доходовъ (вмѣстѣ съ причисленіемъ къ нему государственнаго сбора съ пассажировъ и грузовъ и сбора въ $\frac{1}{3}$ копѣйки съ пуда на основаніи соображеній, высказанныхъ нами на стр. 16 примѣчаніе 1) казенныхъ ж. дорогъ и громадная роль ихъ въ государственномъ бюджетѣ весьма попятно поднимаютъ вопросъ объ отношеніи ихъ къ этому бюджету. Съ 200 тысячъ рублей валовыхъ доходовъ въ 1880 г. казенныя дороги перешли въ 1890 г. къ 57.5 милліонамъ руб., въ 1900 г. къ 266.4 милліонамъ и въ 1913 г. къ 859 милліонамъ. Одновременно участіе валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ въ процентахъ въ доходномъ обыкновенномъ бюджетѣ государства возрастало за эти годы слѣдующимъ образомъ: 0.03%, 5.63%, 23.07% и 25.14%. Такимъ образомъ $\frac{1}{3}$ обыкновенныхъ доходовъ государства поступала до войны отъ казенныхъ ж. дорогъ и свыше $\frac{1}{6}$ государственныхъ расходовъ шло на эксплуатацію ихъ (въ 1912 г. обыкновенныхъ государственныхъ расходовъ 2.721.8 мил., а расх. казенной сѣти 467.3 мил.). Какъ валовой такъ и чистый доходъ казенныхъ ж. дорогъ стоялъ до 1914 года въ бюджетѣ на второмъ мѣстѣ (первое занималъ доходъ отъ винной монополіи). Во время войны и послѣ нея доходы эти будутъ въ бюджетѣ уже на первомъ мѣстѣ. Въ виду столь важнаго значенія казенныхъ ж. дорогъ для бюджета, мы и приступимъ къ выясненію тѣхъ причинъ, на основаніи которыхъ измѣнялось и колебалось отношеніе финансовыхъ результатовъ (валового и чистаго дохода) эксплуатаціи казенной сѣти ж. дорогъ къ финансовымъ результатамъ всего государственнаго хозяйства Россіи, т. е. къ бюд-



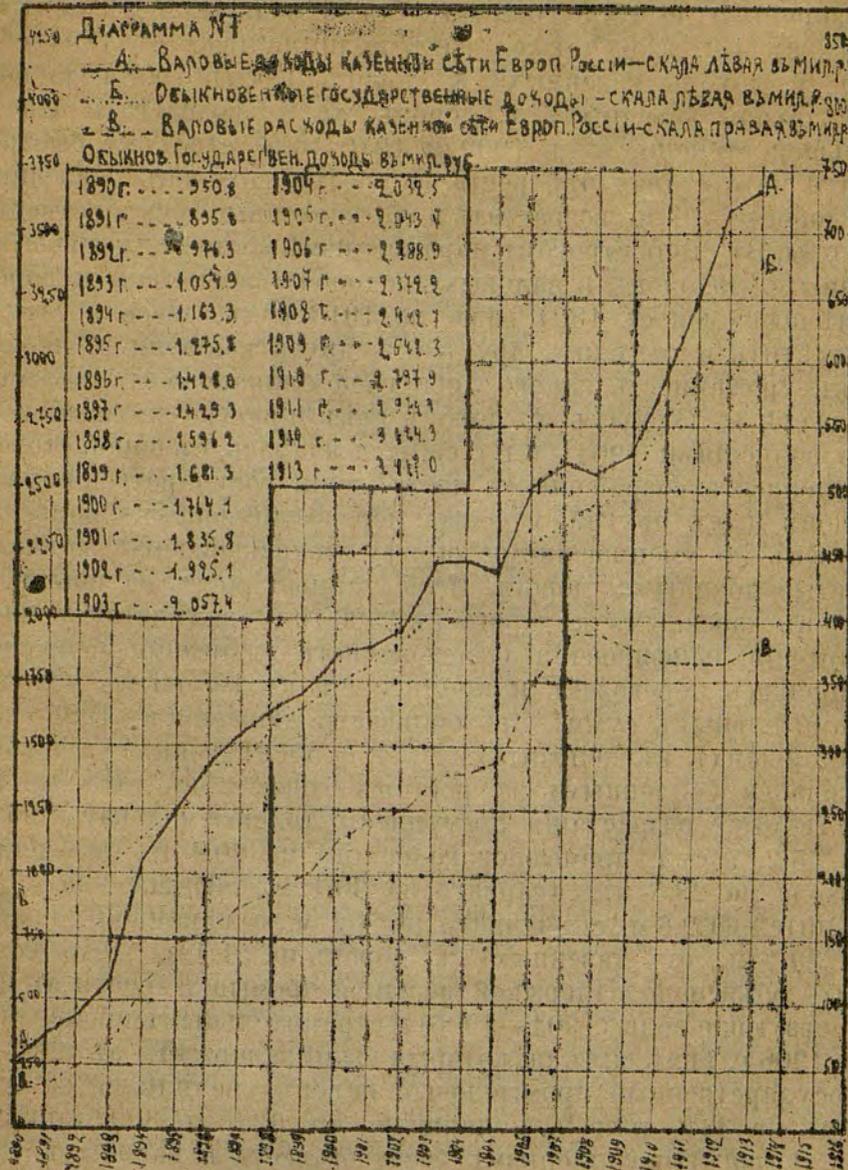
180
13807

жету. Такая постановка вопроса требует: выясненія причинъ уменьшавшихъ, увеличивавшихъ и задерживавшихъ развитіе нашего обыкновеннаго бюджета съ одной стороны и выясненія причинъ роста, уменьшенія и остановки роста валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенной сѣти съ другой. Отказываясь отъ рѣшенія первой задачи—выясненія причинъ измѣненія бюджета, мы тѣмъ не менѣе принуждены будемъ указывать на измѣненіе размѣра этого бюджета дабы уменьшеніе или увеличеніе отношенія къ нему финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ не приписывалось ошибочно, только измѣненію этихъ результатовъ—что собственно и достаточно для нашей работы.

Что же касается выясненія причинъ роста и уменьшенія валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, то здѣсь, въ виду существеннаго отличія европейской сѣти отъ азіатской, мы должны разсматривать ихъ порознь. Европейская сѣть, вслѣдствіе почти полнаго отсутствія въ ней чисто стратегическихъ ж. дорогъ, (т. е. дорогъ строившихся завѣдомо дефицитными) является государственнымъ промышленнымъ предпріятіемъ и создавалась въ надеждѣ на полученіе чистаго дохода, достаточнаго для покрытія $\%$ -овъ по своему основному капиталу и поэтому уже по своей идеѣ должна быть и дѣйствительно является бездефицитной и приносящей за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціоннымъ капиталамъ даже крупный $\%$ на суммы затраченныя изъ государственнаго казначейства. Азіатская же сѣть, будучи построена въ цѣляхъ обороны нашихъ дальне-восточныхъ окраинъ, оживленія, заселенія и развитія промышленности Сибири, должна была быть и была въ дѣйствительности дефицитна и только въ 1910—1913 годахъ стала приносить, правда незначительный $\%$ на затраты государственнаго казначейства. Съ окончаніемъ постройки Амурской дороги, Азіатская сѣть стала снова дефицитной и должна бы еще больше отличаться по своему характеру отъ европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ, но война, пожалуй, нѣсколько измѣнила и смягчила это различіе, такъ какъ промышленность Сибири почти не пострадала отъ войны, а хорошіе урожаи ея въ годы войны могли дать азіатской сѣти только лишніе грузы и поднять ея доходность.

Переходя къ разсмотрѣнію бюджета и финансовыхъ результатовъ казенной сѣти ж. дор. Европейской Россіи, мы не можемъ не отмѣтить ихъ строгій параллелизмъ. Представлен-

ниже диаграмма изображает рост обыкновенных государственных доходов (вместе съ остатками отъ прежнихъ лѣтъ—пунктиръ—В) и ростъ валовыхъ доходов (вместѣ съ



государ. сбор. и сбор. въ $\frac{1}{10}$ к. съ пуда) казен. ж. дорогъ Европейской Россіи (линія—А) причѣмъ ростъ послѣднихъ представленъ въ размѣрѣ увеличенномъ въ 5 разъ для большей

наглядности. Вплоть до 1891 года ростъ бюджета обыкновенныхъ доходовъ весьма мало поднимался, но съ 1891 года, одновременно съ возрастаніемъ валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ и до 1909 года онъ сталъ подниматься подъ угломъ въ 45° , т. е. также, какъ поднимались съ 1894 г. до 1908 г. доходы казенныхъ ж. дорогъ. После 1908 года валовые доходы казенныхъ ж. дорогъ стали возрастать еще въ большей степени, а съ 1909 и 1910 года столь же быстро—почти не отставая отъ роста валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ—стали возрастать и обыкновенные государственные доходы. Въ столь строгомъ параллелизмѣ роста бюджета обыкновенныхъ доходовъ и валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, замѣчающемся съ 1894 года по 1913 годъ, весьма трудно подмѣтить и отдѣлить другъ отъ друга какіе либо періоды. Какъ урожайность какого либо года одинаково отзывалась на бюджетъ и доходахъ ж. дорогъ, такъ и русско-японская война (съ волненіями 1904—6 г.), сопровождалась, съ одной стороны, усиленнымъ сокращеніемъ поступленийъ государственныхъ доходовъ и, съ другой, массовой перевозкой войскъ и воинскихъ грузовъ по уменьшенному тарифу, сокращавшему валовые и чистые доходы ж. дорогъ. Необычайный ростъ валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ въ 1906 году (вслѣдствіе усиленія движенія, исчезновенія забастовочнаго движенія, сокращенія воинскихъ перевозокъ и причисленія къ валовымъ доходамъ значительныхъ суммъ отъ воинскаго движенія въ 1905 году и состоявшихся въ депозитахъ ¹⁾, т. е. послѣ войны уже, сопровождался усиленнымъ же ростомъ бюджета въ томъ же году (вслѣдствіе возрастанія поступленийъ съ поземельнаго налога на 15.2, госуд. промысловаго налога на 20.4 м., таможеннаго дохода на 28.5 м., сахарнаго на 30.1 м., табачнаго на 13.3 м., същитей на 9.6 м., спичечнаго на 4.2 м., отъ винной монополии на 89.1 м., отъ казенныхъ ж. дорогъ на 51.4 м. ²⁾, что можетъ быть объяснено задержкой развитія промышленности въ предшествующіе годы (1904—1905) и стремительнымъ проявленіемъ въ 1906 г. тѣхъ силъ ея, которыя были задержаны въ 1904—5 г. (государственный промысловый налогъ увеличился за одинъ годъ на 33% или $\frac{1}{2}$ поднявшись съ 62.0 до 82.5 мил.).

Строгий параллелизмъ роста бюджета и валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ можетъ быть объясненъ зависимо-стью ихъ въ болѣе или менѣе равной степени отъ одного об-

¹⁾ Об. з. къ От. Г. К. за 1906 г. стр. 19.

²⁾ Об. з. къ От. Г. К. за 1906 г. стр. 9—9.

шаго фактора ихъ развитія—промышленности и торговли. Зависимость же каждаго изъ нихъ отъ этого фактора иная. Совершенствование бюджета, отмена негодныхъ налоговъ и пошлинъ и замѣна ихъ болѣе справедливыми, дающими полную свободу развитія промышленности и торговли—можетъ содѣйствовать росту богатства и торгово-промышленнаго оборота страны, но въ Россіи значительныхъ реформъ налоговъ не наблюдалось и нашъ бюджетъ наряду съ сравнительно новыми формами обложенія (промысловымъ, поземельнымъ налогами, сборомъ съ денежныхъ капиталовъ и т. д.) хранитъ такіе пережитки старины, какъ поголовные сборы (душевые сборы ст. 7 § 1, сборы съ инородцевъ за скотъ ст. 6, кибиточная подать ст. 5, сборъ съ туземнаго населенія Кавказа и Закавказья за неотбываніе ими воинской повинности, ст. 9 § 1, ясачный сборъ и т. д.) и въ дѣлѣ развитія торговли и промышленности страны, едва-ли могъ вліять въ благоприятную, если только не въ дурную сторону. Но если бюджетъ не вліялъ на развитіе промышленности, то онъ самъ испытывалъ на себѣ ея вліяніе, поскольку оно выражалось въ увеличеніи поступленийъ налоговъ, сборовъ и пошлинъ съ торговли и промышленности страны, доходовъ казенныхъ ж. дорогъ и т. д.

Итакъ у насъ въ Россіи до 1915 года не зависѣла промышленность отъ бюджета, а бюджетъ отъ промышленности, т. е. зависимость была обоюдная.

Иное дѣло мы видимъ въ зависимости отъ промышленности ж. дорогъ, которыя не только получаютъ грузы отъ промышленности, но будучи созданы ради ея развитія, непосредственно увеличиваютъ рынки сбыта ея продуктовъ, увеличиваютъ потребности населенія въ этихъ продуктахъ и содѣйствуютъ возникновенію производства ихъ тамъ, гдѣ безъ ж. дорогъ, немислима никакая торговля и никакая промышленность. Какъ промышленность страны не можетъ въ настоящее время существовать безъ ж. дорогъ и погибла бы въслѣдствіе прекращенія ж. дорожнаго хозяйства, такъ и ж. дороги, создавая и развивая промышленность, безъ нея не имѣли бы никакого смысла (за исключеніемъ развѣ только чисто стратегическихъ ж. дорогъ, какъ надримѣръ: Амурская, Забайкальская и т. д.). Зависимость здѣсь обоюдная.

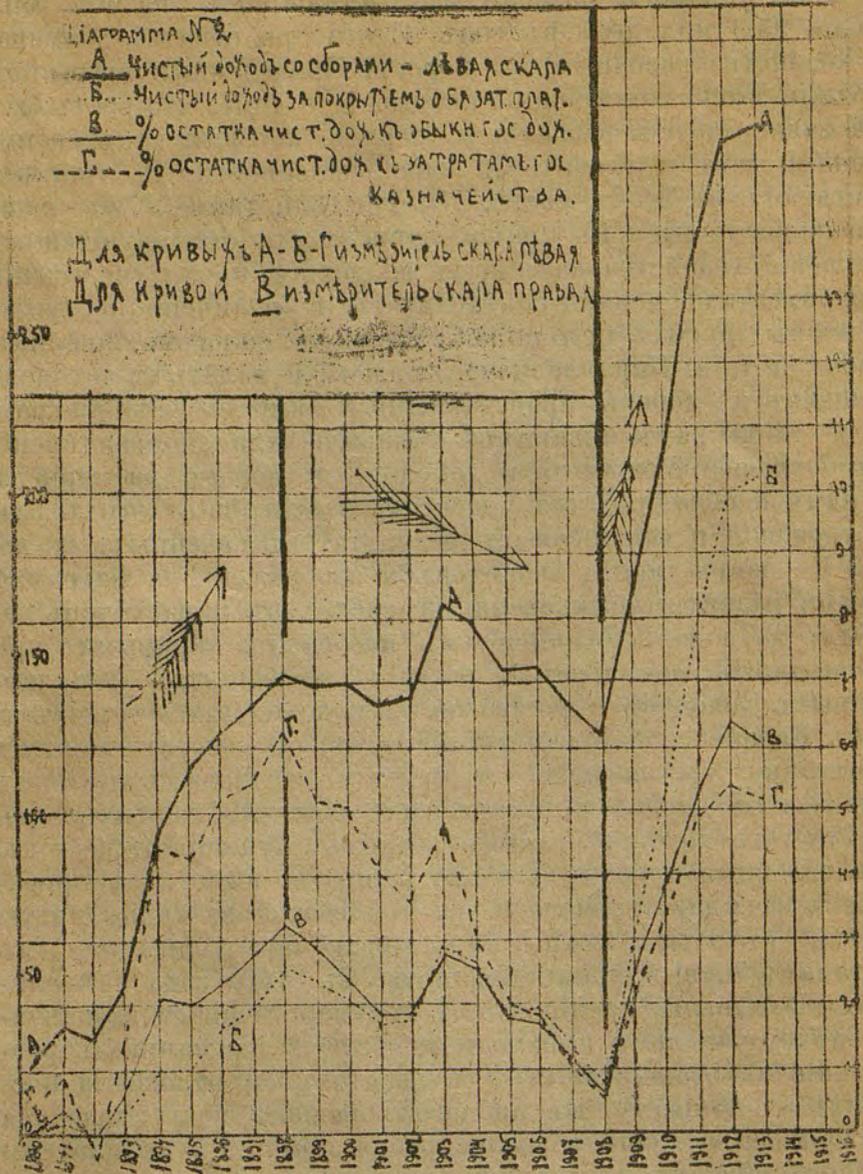
Кромѣ того ж. дороги существуютъ ради развитія промышленности, бюджетъ же, составляясь подъ дѣйствіемъ ихъ обоихъ (развитіе промышленности и ж. дорогъ ведетъ къ увеличенію поступленийъ отъ нихъ въ казну доходовъ) имѣеть

своей цѣлью не только развитіе промышленности, но еще больше—исполненіе такихъ функций, которыя не выполнимы въ настоящее время для самого населенія—оборону, судъ, установленіе тишины и спокойствія внутри государства и т. д.

Отсюда выводы: 1) поскольку ж. дороги содѣйствуютъ росту промышленности, торговли и сельскаго хозяйства—по-стольку онѣ увеличиваютъ поступленіе государственныхъ доходовъ отъ обложенія этихъ отраслей народнаго труда и, увеличивая потребности и денежные средства населенія, увеличиваютъ поступленіе прямыхъ и косвенныхъ налоговъ; 2) испытывая возрастаніе своихъ доходовъ отъ развитія промышленности онѣ увеличиваютъ свою долю въ бюджетѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и самый бюджетъ. Строгий параллелизмъ между ростомъ бюджета и доходовъ казенныхъ ж. дорогъ и зависимость бюджета отъ развитія ж. дорогъ позволяютъ оправдать себя въ дѣйствительности. Обратимся къ цифрамъ. Съ 1866 г. по 1871 годъ, годъ ликвидаціи казеннаго хозяйства, въ которомъ доходы казенныхъ ж. дорогъ были всего лишь 0.97 мил., государственные доходы поднялись съ 332.7 мил. р. до 508.2 мил. или возрасли на 155.5 мил., въ среднемъ за годъ по 31.1 м. Къ 1883 г. гос. доходы возрасли еще на 202.4 мил. или въ среднемъ уже только (за 12 л.) по 16.7 м. р. въ годъ (казенное хозяйство ж. дорогъ за этотъ періодъ почти не существовало). Къ 1893 г. (10 лѣтъ) государственные доходы возросли еще на 344.7 мил. или (при существованіи уже казеннаго хозяйства ж. дорогъ, поднявшаго свои валовые доходы съ 9.3 до 121.9 м. или на 112.6 мил.,) по 34.5 м. р. въ годъ, а за вычетомъ возрастанія валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ на 112.6 мил. доходы изъ другихъ источниковъ возрастали въ среднемъ за годъ на 22.3 мил. руб. Къ 1898 г. обыкновен. государственные доходы возрасли еще (за 5 лѣтъ) на 541.4 мил. или, за вычетомъ возрастанія доходовъ казенной сѣти сѣти на 229.9 мил., получимъ возрастаніе доходовъ изъ другихъ источниковъ на 311.5 мил. или по 62.3 м. р. въ годъ. Къ 1903 г. госуд. доходы возрасли лишь на 471.5 мил., а за вычетомъ роста доходовъ казенныхъ ж. дорогъ на 141.5, получимъ возрастаніе доходовъ изъ другихъ источниковъ по 66 мил. въ годъ при общемъ ухудшеніи казеннаго ж. дорожнаго хозяйства. Къ 1908 году обыкновенные государственные доходы возрасли только на 375 мил. руб., доходы казенныхъ ж. дорогъ на 109.5 мил., а всего доходы изъ другихъ источниковъ возрасли на 247 мил. или въ годъ

на 49.2 мил. при прогрессирувавшемъ ухудшеніи хозяйства казенныхъ ж. дорогъ. Къ 1912 г. государственные доходы возрасли уже на 681.6 мил. руб., доходы каз. ж. дорогъ на 205 мил., а доходы изъ другихъ источниковъ на 477 мил. или по 95.3 мил. руб. въ годъ. И это при общемъ улучшеніи хозяйства казенныхъ ж. дорогъ. Приведенныя цифры подтвердили высказанное нами положеніе о томъ, что ростъ бюджета зависитъ отъ развитія ж. дорогъ, которыя какъ своими доходами такъ и развитіемъ промышленности и торговли участвуютъ въ этомъ ростѣ. Мы увидѣли также, что нашъ бюджетъ находится въ прямой зависимости отъ улучшения и ухудшенія хозяйства казенныхъ ж. дорогъ и что увеличенію доходовъ этихъ дорогъ сопутствуетъ и увеличеніе поступленийъ всѣхъ другихъ источниковъ бюджета: налоговъ, пошлинъ, сборовъ и т. д. Параллелизмъ бюджета и валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, представленный нами выше на диаграммѣ, не даетъ намъ никакихъ данныхъ для подраздѣленія взаимоотношеній бюджета и доходовъ ж. дорогъ на періоды, что намъ необходимо для удобства разсмотрѣнія этихъ взаимоотношеній и финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ. Не даетъ такихъ періодовъ и изображеніе на диаграммѣ кривыми развитія обыкновенныхъ расходовъ и расходовъ казенныхъ ж. дорогъ. Попробуемъ изобразить кривыми при помощи опять же диаграммы роста обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ и роста чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ Европейской Россіи. Моментомъ, съ котораго начнемъ разсмотрѣніе взаимоотношеній бюджета и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, возьмемъ годъ появленія на этихъ дорогахъ чистаго дохода. Такимъ годомъ будетъ 1890 годъ, когда казенныя дороги дали этотъ доходъ вмѣстѣ съ прибавленіемъ государственнаго сбора и сбора въ одну пятую копѣйки съ пуда, покрывъ платежи по облигаціоннымъ капиталамъ и, выйдя изъ дефицита. Съ этого года онѣ сдѣлались доходнымъ предпріятіемъ государственнаго казначейства, почему съ него именно и удобнѣе всего начинать разсмотрѣніе ихъ финансовыхъ результатовъ и отношенія послѣднихъ къ бюджету. Въ предшествовавшіе годы казенная сѣтъ приносила казнѣ убытки, требуя приплатъ на платежи по облигаціоннымъ капиталамъ, что могло быть объяснено съ одной стороны наличностью у казны такихъ дорогъ, которыя были разрознены (при Бунге 1886—88 г. напримѣръ въ рукахъ казны находились дороги несоприкасавшіеся и находившіеся

въ разныхъ частяхъ страны напр.: Харьковско-Николаевская, Тамбово-Саратовская, Муромская, Путиловская, Полѣсскія, Васкунчакская. Екатеринбургъ-Тюменская и т. д.) или сос-



тавомъ изъ такихъ выкупленныхъ дорогъ, финансовое положеніе которыхъ представлялось весьма неблагоприятнымъ и въ казенномъ управленіи могло въ первые годы лишь улуч-

шиться, но не стать вполне удовлетворительнымъ. Мѣропрія-
тія правительства какъ то: соединеніе соприкасающихся по-
строенныхъ казной или выкупленныхъ дорогъ въ одну (Ураль-
ской Горнозаводской съ Екатеринбургъ-Тюменской, Моршано-
Сызранской съ Рязско-Моршанской и Рязско-Вяземской, Са-
маро-Уфимской съ Уфа-Златоустовской, Ромно-Кременчугской
съ Харьково-Николаевской), увеличеніе протяженія отдѣльныхъ
дорогъ (Екатериненской, Закавказской и т. д.), выкупъ За-
кавказской (обѣщавшей давать громадныя доходы сверхъ сво-
ихъ обязательныхъ платежей, но не приносившей ихъ въ то
время въ виду злоупотребленій и отсутствія заинтересован-
ности акціонеровъ въ улучшеніи эксплуатаціи дороги, вслѣд-
ствіе гарантіи казной основныхъ капиталовъ), усиленіе над-
зора, упорядоченіе тарифовъ и счетоводства сдѣлали то, что
въ 1890 году казенныя ж. дороги принесли чистый доходъ
(вмѣстѣ съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ
пуда) на затраты государственнаго казначейства въ размѣрѣ
0.608% или 1.000.500 руб. и съ этого года (за исключеніемъ
1892 г.) перестали требовать приплатъ со стороны государ-
ства на платежи по облигаціонному капиталу и стали давать
все возрастающіе чистые доходы, достигшіе въ 1898 году
12.64% на затраты государственнаго казначейства или 51.1
мил. руб., затѣмъ быстро упавшіе и въ 1908 г. составившіе
всего 15.4 мил. или 1.13% на тѣ же затраты. Въ 1912 году
чистые доходы снова поднялись и дали уже на затраты го-
сударственнаго казначейства свыше 10.74%. Отношеніе
чистаго дохода къ обыкновенному бюджету составило въ
1890 г. 0.09%. Постепенно возрастая (за исключеніемъ 1892
г.) это отношеніе достигло въ 1898 г. 3.27%, послѣ чего ста-
ло падать и палало вплоть до 1908 г., когда составило все-
го 0.63%, а затѣмъ, въ виду болѣе быстраго роста чистаго
дохода казенныхъ ж. дорогъ сравнительно съ ростомъ само-
го бюджета, стало быстро увеличиваться, составивъ въ 1912
г. 6%. Представленная діаграмма №2 наглядно представляетъ
ростъ чистаго дохода казенныхъ ж. дорогъ, его остатка за
покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціоннымъ ка-
питаламъ и процентнаго отношенія всего чистаго дохода и
его остатка къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ
и къ суммамъ затраченнымъ изъ государственнаго казна-
чейства.

Подобныя переломы въ чистыхъ доходахъ каз. ж. дор. и
въ отношеніяхъ ихъ къ бюджету въ 1898 и 1908 годахъ,

какіе мы видимъ на діаграммѣ (направленія стрѣлокъ), позволяютъ раздѣлить разсматриваемое время 1890—1914 г. на 4 періода: 1890—1898, 1898—1908, 1908—1912 и 1912 до 1918 года. Въ представленной выше діаграммѣ кривыя подтверждаютъ указанное дѣленіе. Весь чистый доходъ (съ гос. сбор. и сбор. въ $\frac{1}{2}$ к. съ пуда) безъ уплаты платежей по облигаціямъ претерпѣваетъ слѣдующія измѣненія. Съ 1890 г. онъ быстро растетъ (поднимаясь до 143 м.), съ 1898 г. по 1908 г. онъ не испытываетъ никакого роста, то незначительно падая, то незначительно поднимаясь (и падая къ 1908 году до 124 мил. руб.), а съ этого года начинаетъ быстро расти вплоть до 1912 г. (308 мил. руб.). Что же касается остатка чистаго дохода (за покрытіемъ обязательныхъ платежей) и $\%$ его къ суммамъ затраченнымъ изъ государственнаго казначейства, то ихъ переломы выражаются гораздо полнѣе, что представлено снова на той же діаграммѣ. Приступимъ къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ перваго періода.

Глава 2-ая.

Періодъ 1890—1898 г.

По сравненію съ 1889 годомъ чистый доходъ казенной сѣти въ 1890 году поднялся съ 16.61 мил. до 19.46 мил. или на 2.85 милліона (17.17 $\%$), что въ связи съ уменьшеніемъ обязательныхъ платежей на 1.4 м. (съ 21.940.147 р. до 20.547.041 р.) дало чистаго дохода на 4.2 милліона больше противъ 1889 г., почему и чистаго дохода не достало до покрытія всѣхъ обязательныхъ платежей всего только на 1.086.560 руб. вмѣсто 5.329.170 р. предшествовавшаго года. Прибавляя къ этой суммѣ 1.287.048 руб. государственнаго сбора съ пассажировъ и грузовъ и 800.000 руб. сбора въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда—получимъ за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціоннымъ капиталамъ остатокъ чистаго дохода въ 1.000.488 р. Ниже слѣдующая таблица показываетъ, какъ измѣнялись: чистый доходъ каз. ж. дорогъ и его отношеніе къ доходному бюджету.

Съ 1.0 мил. въ 1890 г. остатокъ чистаго дохода поднялся до 3.4 мил. въ 1891 г., т. е. больше чѣмъ утроился, несмотря на то, что 1891 г. былъ годомъ неурожайнымъ, который въ свою послѣднюю треть долженъ былъ испытать значительное сокращеніе перевозки хлѣбныхъ грузовъ на казенныхъ ж. дорогахъ, а слѣдовательно и уменьшеніе валового и чистаго дохода на послѣднихъ; $\%$ остатка на затраты государственнаго казначейства возросъ къ этому году съ 0.61

1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	
Годъ	валовой до- ходъ.	валовой рас- ходъ.	чистый до- ходъ.	обязатель- ные пла- тежи.	7 -- дефицитъ остатокъ ч. д. за по- высимъ объ- емъ плат. затат. плат.	7 государ. сборъ и сборъ въ 1/2 концъ пуда.	8 остатокъ чист. дох. съ рос. об. об. въ 1/2 концъ пуда.	9 затраты го- сударствен- наго казна- чейства.	10 % оста- тъ авт. % оста- тъ	11 обычн. рос. дох. съ остат.	12 % оста- тъ авт. % оста- тъ
1889	47.393.027	30.782.050	16.610.977	21.940.147	5.329.170	—	—	148.545.963	—	944.380	—
1890	52.176.646	32.716.165	19.460.481	20.547.041	1.086.560	2.087.048	1.000.488	164.611.269	0.608	950.819	0.09
1891	71.079.623	40.162.662	30.916.961	30.200.439	746.522	2.731.784	3.418.306	180.188.018	1.914	895.781	0.38
1892	85.694.608	58.210.276	27.484.332	34.981.333	4.497.001	2.898.107	1.598.885	194.563.237	деф.	976.333	деф.
1893	117.965.191	73.276.476	44.688.615	41.933.591	2.755.024	3.987.184	6.742.208	206.025.106	3.36	1.051.868	0.66
1894	207.288.339	120.069.064	87.219.275	69.492.700	17.726.575	6.583.917	24.310.492	280.135.339	8.93	1.163.206	2.09
1895	254.547.742	147.708.616	106.839.126	88.256.005	18.583.124	7.081.767	25.664.888	293.716.996	8.74	1.275.774	2.01
1896	279.904.910	161.855.674	118.049.239	91.891.296	26.157.943	7.698.126	33.856.069	324.036.563	10.45	1.427.997	2.37
1897	305.356.344	179.022.772	125.733.572	93.863.209	31.870.363	8.176.544	40.046.907	360.996.180	11.09	1.429.333	2.79
1898	322.356.627	188.160.687	134.195.940	91.950.650	42.245.290	8.857.820	51.103.110	410.064.702	12.64	1.596.160	3.27
1899	335.253.943	205.218.102	130.035.841	91.813.773	38.222.068	9.931.244	48.153.312	462.641.186	10.41	1.681.267	2.86

В Ъ Р У Б Л Я Ч Ъ.

Въ ты-
сяч.
рублей

до 1.91 (т. е. больше чѣмъ въ три раза), а $\%$ къ обыкновенному доходному бюджету возросъ съ 0.09 до 0.38 $\%$, т. е. больше чѣмъ въ 4 раза, что произошло вслѣдствіе уменьшенія бюджета (уменьшенія лѣтомъ и осенью 1891 г. поступлений государственныхъ сборовъ и податей вслѣдствіе неурожая). Послѣдовавшій за неурожайнымъ 1892 годъ былъ отмѣченъ сильнымъ паденіемъ валовыхъ доходовъ и остатковъ чистыхъ доходовъ, которые унази: первые съ 30.9 мил. до 27.5 мил., а вторые съ 3.45 и до 1.6 мил. (при возрастаніи на 1.8 мил. руб. обязательныхъ платежей). Насколько сильно отразился неурожай на перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, составлявшихъ значительный предметъ перевозки многихъ казенныхъ ж. дорогъ, показываетъ уменьшеніе чистаго дохода у вывозныхъ дорогъ: Курско-Харьково-Севастопольской, Пеково-Рижской, Харьковско-Николаевской, а также Сызрано-Вяземской, Екатеринбургской, Самаро-Златоустовской, Баскунчакской и Ливенской.

Ихъ чистый доходъ былъ:

	1890 г.	1891 г.	1892 г.
Курско-Харьково-Севастопольской	+5.038.087 р.	+4.670.300	
Пеково-Рижской	+57.527 р.	+174.480 р.	деф. -7.064
Харьково-Николаевск. +3.115.825 р.	+3.427.434 р.	+2.371.784	
Екатериненской	+2.686.578 р.	+2.568.086	
Сызрано-Вяземской	+1.551.182 р.	+2.017.728 р.	+232.860
Самаро-Златоустовской	+372.933 р.	+54.704	
Ливенской	+117.744 р.	+101.945 р.	+54.262
Баскунчакской	+189.380 р.	+311.885 р.	+282.760
Итого около	14.120.000 р.	9.750.000 р.	

Чистый доходъ указанныхъ дорогъ унази противъ предшествовавшаго года (1891 г.) на 4.370.000 руб., изъ которыхъ 1.61 м. р. приходилось на 3 вывозныя дороги: Курско-Харьково-Севастопольскую, Пеково-Рижскую и Харьковско-Николаевскую.

Прибытіе хлѣбныхъ грузовъ въ Николаевъ по Харьковско-Николаевской дорогѣ выражалось: въ 1890 г. — въ 22.2 м. пуд.; въ 1891 г. — 21.0 м. п.; въ 1892 г. лишь въ 10.1 м. п., т. е. сократилось, какъ въ неурожайный 1891 г. на 1.2 м. п., такъ и въ 1892 г. еще на 10.9 м. п. Паденія чистаго дохода въ 1891 году не произошло, въ виду слабаго уменьшенія хлѣбныхъ грузовъ (на 1.2 м. п.) и быстрого роста перевозки другихъ грузовъ, но уменьшеніе хлѣбныхъ перевозокъ въ 1892 г. на 10.9 мил. пуд. уже не могло быть замѣнено столь же значительнымъ (на 11 мил. п.) возрастаніемъ перевозки иныхъ

грузовъ и выразилось въ паденіи чистаго дохода дороги на 1.055.650 руб.

Прибытіе грузовъ въ порты и гавани (Таганрогъ, Гниловская и т. д.) Курско-Харьково-Севастопольской ж. дороги было: въ 1889 г.—6.82 мил. пуд.; 1890 г.—8.91 мил. пуд.; 1891 г.—9.88 мил. пуд.; 1892 г.—6.49 мил. пуд. Въ 1892 г. меньше каждаго изъ трехъ предшествующихъ лѣтъ и меньше 1891 г. на 3.38 мил. пуд. Въ результатъ уменьшеніе чистаго дохода дороги на 357.787 руб.

Подобное же уменьшеніе произошло и въ прибытіи хлѣбныхъ грузовъ въ Ригу по открытой во второй половинѣ 1889 года для правильнаго пассажирскаго движенія Псково-Рижской дорогѣ:

Въ 1889 г.	279.382 п.	1891 г.	224.800 п.
1890 г.	204.947 п.	1892 г.	152.600 п.

Вмѣсто чистаго дохода въ 174.480 руб. въ 1891 г. дорога получила въ 1892 году дефицитъ въ—7.064 руб. или на 181.544 руб. меньше 1891 г. (Данныя взяты изъ изданія Статистическаго отдѣла при Об. Свѣздѣ Предст. Русс. ж. дор. за 1889, 1890 и 1891 г. „Статистика прибытія хлѣбныхъ грузовъ“ стр. I—IV, а за 1892 г. изъ „Сводной статистики перевозокъ по русс. ж. дорогамъ“ изданіе Департамента ж. дор. дѣль стр. I—IV).

Въ виду несовершенства статистики и отсутствія общихъ итоговъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ за 1889—90—91 годы по отдѣльнымъ дорогамъ, мы не можемъ привести данныя о перевозкѣ по другимъ дорогамъ, но скажемъ нѣсколько словъ о причинахъ паденія чистаго дохода Сызрано-Вяземской ж. дороги, которыя были нѣсколько иныя на этой дорогѣ. Пропускная способность этой дороги увеличивалась къ западу съ востока. Сама дорога была предназначена для доставленія грузовъ на вывозныя дороги: Московско-Виндаво-Рыбинскую (при посредствѣ Ржево-Вяземской ж. дор.) и Риги-Орловскую (при посредствѣ участка Вязьма-Смоленскъ Московско-Брестской ж. дороги). Въ 1892 г., вслѣдствіе неурожая центральныхъ и, главнымъ образомъ, восточныхъ губерній, на ея долю выпала работа перевозки хлѣба въ восточныя губерніи: Самарскую, Симбирскую, Оренбургскую и т. д. Дорога должна была увеличить свою пропускную способность по направленію къ востоку по крайней мѣрѣ въ равной степени пропускной способности на западъ, и, конечно, въ виду своей неприспособленности для этого, не справилась вполне со своей работой.

Всего по ней было отправлено въ 1889 г. 34.7 мил. п. хлѣбныхъ грузовъ, а въ 1892 г. всего 27.2 мил. пуд. ¹⁾ Хлѣбъ на дорогу поступалъ въ Тулѣ (съ Московско-Курской ж. дор.) и шель черезъ Ряжскъ, въ которомъ поступали новые грузы хлѣба съ Козлово-Воронежской и Рязанско-Уральской ж. дорогъ, вслѣдствіе чего въ Ряжскѣ происходила задержка грузовъ, вызывавшая массу непроизводительныхъ расходовъ, что впрочемъ происходило и на многихъ другихъ станціяхъ этой дороги. Со станцій не успѣвали вывозить хлѣбъ за недостаткомъ подвижнаго состава и вагоны, груженные хлѣбомъ и оставшіеся на станціяхъ, мѣшали сквозному движенію поѣздовъ ²⁾. Если къ этому прибавить недостатки водоснабженія на дорогѣ, особенно сильно сказавшіеся въ суровую зиму 1892 г., а также вольныя и невольныя ошибки Управленія и недостаточность служебнаго персонала ея, нѣсколько яснѣе станетъ причина паденія чистой доходности дороги на 2.250.000 руб. противъ 1891 г.

Но минулъ неурожайный и слѣдующій за нимъ годъ, дороги попали въ нормальное состояніе и стали быстро поднимать свой чистый доходъ, отвоевывавшій себѣ все большее мѣсто въ бюджетѣ. Въ 1890 году валовые доходы (вмѣстѣ съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) составляли всего 5.6% обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ; въ 1892 г. 9.08; 1894 г. 18.4 и 1898 г. — 20.75%.

Распределеніе дорогъ на группы даетъ весьма любопытную картину полученія ими чистаго дохода. Въ 1-ую группу включимъ дороги, покрывавшія платежи по своимъ облигаціоннымъ капиталамъ и дававшія свыше 4% на затраты государственнаго казначейства; во 2-ую — дороги покрывающія обязательные платежи, но приносящіе на затраты государственнаго казначейства чистаго дохода меньше 4%; въ 3-ую — не покрывающія обязательныя платежи; въ 4-ую приносящія дефицитъ.

Въ теченіе всего разсматриваемаго періода (1890—1898 г.) 1-ая группа является господствующей. Изъ нея не выходили дороги: Закавказская, Московско-Курская и М.-Нижегородская, Николаевская, Юго-западная, Московско-Брестская и Екатеринбургская (за исключеніемъ 1892 г.), т. е. самыя крупныя дороги. Изъ 2-ой группы въ нее перешли и уже не выхо-

¹⁾ Отпр. хлѣб. груз. Изд. Ст. Отд. при Об. Слѣздѣ Пр. Р. ж. дор. 1889 г. и Статистика сводная перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ 1892 г.

²⁾ Истор. очеркъ ж. дор. дѣла въ Россіи, составл. подъ редакц. Верховскаго 1901 г. Истор. очеркъ провозоспособности русскихъ ж. д. стр. 89—91.

дили до конца періода дороги: Харьковско-Николаевская и Польскія (съ 1894 г.). Изъ общей суммы основного (облигаціоннаго и затратъ государственнаго казначейства) капитала всей сѣти въ:

1890 г. въ	648.952 т. р.	она имѣла капит.	171.829 т. р.	или	26.5 %
1894	1.949.157		992.769		50.9
1895	2.396.590		1.262.134		52.7
1898	2.581.118		1.726.229		66.9

Начиная съ 1894 года, 1-ая группа ж. дорогъ стала обнимать больше половины (50.9%) всего основного капитала, а въ 1898 году уже около 70%. Но увеличеніемъ количества капитала не ограничивалась ея дѣятельность. Въ годы 1896, 1897, 1898 г. она своимъ чистымъ доходомъ (88.5 м. р., 92.7 м. р., 106.4 м. р., съ причисленіемъ причитающейся части государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{6}$ коп. съ пуда, въ суммахъ не меньше какъ въ: 5.8 м. р., 6.1 м. р., 7.1 м. р.) покрывала обязательные платежи по облигаціоннымъ капиталамъ (Европейской Россіи конечно) всѣхъ казенныхъ ж. дорогъ (91.9 мил. р., 93.9 мил., 92.0 мил.), причемъ въ послѣдній 1898 годъ она дала даже, за покрытіемъ обязательныхъ платежей, избытокъ въ 21 мил. руб. (вмѣстѣ съ причитающимся ей государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{6}$ к. съ пуда), или 5.1% на затраты государственнаго казначейства въ 410 мил. руб.

Подобный успѣхъ казеннаго ж. дорожнаго хозяйства, въ которомъ въ послѣдніе 5 лѣтъ періода дефицитныя дороги совсѣмъ исчезли (дефицитъ принесли въ 1892 г. Псково-Рижская—7.064 руб., Сызрано-Вяземская—232.860 руб. и въ 1893 году Псково-Рижская въ 77.474 руб.) число же ж. дорогъ не покрывавшихъ своихъ обязательныхъ платежей (3-я группа) дошло до 3 въ 1898 г. (вмѣсто 8, наблюдавшихся въ 1893 г. и 9-ти въ 1894 г.), не могъ не говорить за то, что казенное хозяйство велось успѣшно и обѣщало въ ближайшемъ будущемъ еще большіе доходы.

Увеличенію чистаго дохода съ 1890 года по 1898 годъ не мѣшали (а скорѣе даже способствовали) пониженіе тарифовъ на многіе продукты нашей сельско-хозяйственной промышленности въ вывозномъ направленіи; постройка новыхъ ж. дорогъ, выразившаяся за весь періодъ въ 2.927 верстѣ, и выкупъ малодоходныхъ дорогъ (Балтійской, Оренбургской, Донецкой, Митавской и т. д.), быстро поднимавшихъ свои доходы въ казенной эксплуатаціи. Объ этомъ свидѣтельств-

вуетъ ростъ поверстнаго валоваго дохода бывшаго въ 1890—6.84 т. р., въ 1894 г.—12.64 т. р., 1898—14.24 т., а въ ‰ къ стоимости ж. дорогъ въ 1890 г.—8.87‰ (стоимость версты 81.7 т. р.); въ 1894 г.—10.97‰ (ст. версты—115.2 тыс. руб.) и въ 1898—12.83‰ (ст. версты 111 т. р.).

Постройка означенныхъ выше 2.927 верстъ, — вопреки соображеніямъ комиссіи А. П. Иващенко, находившей, что одной изъ главныхъ причинъ убытка ж.-дорожнаго хозяйства является усиленное ж.-дорожное строительство послѣднихъ лѣтъ, ¹⁾ не оказалась такимъ образомъ лишней для русской промышленности, что подтверждается возрастаніемъ поверстныхъ валовыхъ доходовъ, а скорѣе была даже недостаточной, т. к. казенныя ж. дороги дали на затраты государственнаго казначейства въ 1890 году 0.6‰, въ 1894 году 8.93‰ и въ 1898 году уже 12.64‰, цифры, которыя могутъ получиться только вслѣдствіе немовѣрной работы казенной сѣти, уже неудовлетворявшей потребностямъ страны.

Роль чистыхъ доходовъ въ бюджетѣ, подвиглась за указанные годы съ 0.1‰ въ 1890 г. и 2.1‰, въ 1894 до 3.3‰, въ 1898 г., т. е. увеличилась въ 33 раза, роль же валовыхъ доходовъ поднялась съ 5.6 и 11.5‰ до 20.7‰ или увеличилась въ теченіи періода почти въ 4 раза.

Неурожайный 1898 годъ, главныя послѣдствія котораго должны были сказаться въ 1899 г., оказался примѣрнымъ по своимъ доходамъ въ продолженіи 13—14 послѣдующихъ лѣтъ.

Упалъ въ этотъ годъ (1898) доходъ только на ж. дорогахъ Закавказской (съ 12,300 тысячъ руб. до 9,650 тыс.) и Сызрано-Вяземской (съ 4,297 т. р. до 4,157 т.). На послѣдней чистый доходъ понизился вслѣдствіе уменьшенія перевозки хлѣбныхъ грузовъ. Отправленіе хлѣба ея, станціями противъ 1896 и 1897 г. (37.3 и 26.1 мил. пуд. и въ 1898 г. 24 мил.) уменьшилось на 13.3 мил. и еще 2.0 м.; прибытіе хотя и увеличилось, но незначительно, съ 13.1 и 15.0 мил. (въ 1896 г.) до 18.3 мил. (въ 1898 г.) ²⁾ и главнымъ образомъ за счетъ прибытія продовольственныхъ хлѣбовъ, отправляемыхъ по болѣе дешевому тарифу.

Неурожай этотъ, уменьшивъ перевозку хлѣбовъ Харьковско-Николаевской ж. дороги, не понизилъ однако ея доходовъ, вслѣдствіе ничтожности самого уменьшенія съ одной сторо-

¹⁾ П. П. Петровъ. Финансовое положеніе рус. ж. дорогъ. Спб. 1910 стр. 90.

²⁾ Сводная статистика перевозокъ по русск. ж. дор. Изданіе Деп. ж. дор. дѣлъ. Статистика прибытія и отправ. хлѣб. гр. стр. 1—20.

ны и увеличенія перевозки другихъ грузовъ съ другой. Такъ отправленіе хлѣба при 39 мил. пуд. упало всего на 427 т. пудовъ, назначеніе при 36.6 мил. на 2.8 мил., а мѣстное движеніе при 26.1 мил. на 1.7 мил. ²⁾).

Нужно сказать, что неурожай 1898 года имѣлъ слабое вліяніе на доходъ казенныхъ ж. дорогъ, какъ въ этотъ годъ такъ и въ слѣдующій за нимъ (1899 г.).

Чистый доходъ казенной сѣти достигъ въ 1898 г. 134.2 мил., его остатокъ (за покрытіемъ обязательныхъ платежей плюсъ государственнй сборъ и сборъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) 51.1 мил. вмѣсто 1 мил. въ 1890 г., а $\frac{1}{10}$ этого остатка къ затратамъ государственнаго казначейства на казенныя ж. дороги 12.64% и къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ (вмѣстѣ съ остатками обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ прежнихъ лѣтъ) 3. ¹⁾ %.

Въ послѣдующій, второй, періодъ 1898—1908 г. картина хозяйства казенныхъ ж. дорогъ рѣзко измѣняется. Прогрессирующее улучшеніе хозяйства смѣняется прогрессирующимъ ухудшеніемъ, обратившимъ на себя вниманіе общества и правительства и потребовавшимъ своего изслѣдованія и ряда мѣръ для своего устраненія.

Глава 3-ая.

Періодъ 1898—1908 г.

Этотъ періодъ характеризуется паденіемъ участія, какъ всего чистаго дохода въ обыкновенномъ государственномъ доходномъ бюджетѣ съ 8.94%¹⁾ въ 1898 г. до 5.62% и 5.07% (43.3%) въ 1907 и 1908 годахъ, такъ и остатка чистаго дохода: въ 1898 году онъ былъ 3.27%; въ 1899 г. 2.86%; а въ 1908 году достигъ минимальной цифры въ 0.63% (уменьшился въ 5 разъ). Что касается всего чистаго дохода, то онъ (съ госуд. сборомъ и сбор. въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда) значительно упалъ за второй періодъ. Съ 143.1 мил. въ 1898 г. онъ повысился до 164.9 мил. въ 1903 году (или на 14.6%), чтобы въ 1908 году упасть до 123.8 м. или на 19.3 мил. р. противъ 1898 года (т. е. на 27.5%). Но въ тоже время средній чистый доходъ за десятилѣтіе почти не измѣнился. Весь чистый доходъ за десятилѣтіе составилъ 1.426.6 мил. руб. или въ среднемъ за годъ 142.7 милліона или меньше чѣмъ въ 1898 году—(143.1) мил.) на 0.4 мил. Увеличеніе, которое испыталъ

^{1) 2)} Сводная статист. перевозокъ по русск. ж. дор. Изданіе Деп. ж. дор. дѣль. Статистика прибытія и отправокъ хлѣб. стр. 1—14.

весь чистый доходъ въ 1903 году, не задержало уменьшенія его отношенія къ бюджету вслѣдствіе болѣе быстраго роста послѣдняго: вмѣсто 8.94% въ 1898 году онъ составилъ въ 1903 году уже 8.01%. Нужно сказать, что уменьшеніе отношенія чистаго дохода къ бюджету за весь періодъ, а также и уменьшеніе отношенія остатка его (за покрытіемъ обязательныхъ платежей вмѣстѣ съ госуд. сборомъ и сбор. въ 1/2 коп. съ пуда) къ этому же бюджету обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ, объясняются не только сокращеніемъ чистаго дохода и его остатка, но еще въ большей степени ростомъ бюджета (съ остатками отъ прежнихъ лѣтъ) съ 1.596.2 мил. до 2.442.7 мил. Чистый доходъ сократился на 18.4%, а обыкновенные доходы возросли на 52.2%.

Что касается процента на затраты государственнаго казначейства, то онъ также испыталъ соответствующія измѣненія, упавъ съ 12.64% въ 1898 году до 7.2% въ 1902 году, въ 1903 году повысился до 9.6%, а затѣмъ, постепенно падая, онъ дошелъ уже до 1.13% въ 1908 году. 1903 годъ, поднявшій свой чистый доходъ, а затѣмъ годы войны 1904 и 1905 г., годы волненій 1905—06—07 г., должны бы были исключены изъ нашего разсмотрѣнія, т. е. являются годами исключительными.

Неурожайный 1898 годъ отразился на доходности казенныхъ ж. дорогъ въ 1899 году. Въ этомъ году понизили свой чистый доходъ цѣлый рядъ дорогъ, какъ то: Курско-Харьковско-Азовская, Московско-Курская, Московско-Нижегородская, Самаро-Златоустовская, Юго-Западная, Сызрано-Вяземская, а также С. П. Варшавская, Полѣвскія, Баскунчакская и Самаро-Златоустовская. Неурожай отразился особенно сильно на первыхъ 4-хъ. На паденіе же дохода другихъ дорогъ имѣли болѣе вліянія другія причины, вліявшія также и на паденіе дохода первыхъ четырехъ. Причины эти будемъ разбирать ниже. Чистый доходъ и перевозка хлѣба на четырехъ первыхъ дорогахъ были:

Кур.-Хар.-Азовская.

М.-Курская съ М.-Нижегородск.

годы	перевез. хлѣба		перевез. хлѣба	
	ч. доходъ въ тыс. р.	перевез. хлѣба въ тыс. пуд.	ч. доходъ въ тысяч. р.	перевез. хлѣба въ тысяч. п.
1897	7.879 т. р.	76.676 т. п.	15.435 т. р.	65.861 т. п.
1898	8.262	88.134	17.721	71.968
1899	7.349	74.206	16.228	70.444

годы	Самаро-Злат.		Юго-Западные.	
	ч. доходъ	перевоз. хлѣба	ч. доходъ	перев. хлѣба.
1897	3.336 т. р.	66.688 т. п.	17.515 т. р.	244.447 т. п.
1898	3.886	71.360	21.826	317.089
1899	3.805	77.192	20.139	243.930

(Здѣсь взята общая перевозка хлѣба, прибытіе и отправленіе). Мы видимъ прямую зависимость чистаго дохода отъ перевозки хлѣба. Увеличивается перевозка хлѣба въ 1898 году (по сравненію 1897 г.) на всѣхъ четырехъ дорогахъ — растетъ и ихъ чистый доходъ, падаетъ перевозка хлѣба въ 1899 году — падаетъ чистый доходъ Кур.-Хар. Азовской, Москов. Курской съ М.-Нижегородской и Юго-Западныхъ. Сводная статистика перевозки хлѣбныхъ грузовъ показываетъ даже, что перевозка хлѣба направлялась въ мѣстности пораженныя недородомъ. Такъ Самаро-Златоустовская ж. дорога понизила въ 1899 г. отправление своихъ грузовъ противъ 1898 года на 4.7 м. пуд. и повысила прибытіе на 6.4 мил. (а всего до 25.4 мил.). Возраста съ 14.4 до 18.5 мил. пуд. и мѣстная перевозка хлѣба. Паденіе чистаго дохода при увеличеніи перевозки объясняется на этой дорогѣ тѣмъ, что 1) перевозка хлѣба для голодающихъ мѣстностей производилась по удешевленному тарифу и тѣмъ, что 2) усилилась его мѣстная перевозка. Сызрано-Вяземская дорога показала увеличеніе перевозки хлѣба на 7.3 м. (съ 50.5 до 57.6 мил.) и въ то же время уменьшеніе чистаго дохода съ 4.157 тыс. до 650 т. р. Правда здѣсь главной причиной уменьшенія явилось проведеніе частной конкурирующей линіи Рузаевка-Сызрань Московско-Казанской ж. дор. (о чемъ ниже), но также имѣла значеніе, хотя и очень незначительное, перевозка въ голодающія мѣстности хлѣба по удешевленному тарифу.

Какъ мы говорили уже неурожаи 1898 года имѣли слабое вліяніе на уменьшеніе доходности казенныхъ ж. дор. въ 1899 г. Чистый доходъ европейской сѣти палъ на 4.2 мил. т. е. на ту же сумму, что палъ доходъ на Курско-Харьково-Азовской, Московско-Курской съ М.-Нижегородской и Юго-Западныхъ — 4.2 мил. Пониженіе дохода другихъ дорогъ выравнивалось повышеніемъ дохода дорогъ: Николаевской, Харьковско-Николаевской, Привисляндской, Московско-Брестской, Уральской, Екатеринбургской, Закавказской, Либаво-Роменской и Балтійской съ Псково-Рижской. Такимъ образомъ пониженія чистаго дохода казенной сѣти въ 1899 г. отъ неурожая 1898 года въ силу естественнаго роста страны и роста другихъ перевозокъ не про-

изошло, но тѣмъ не менѣе чистый доходъ съти палъ на 4.160.099 р. (безъ гос. сб. и сб. въ $\frac{1}{2}$ к. съ н.). Этого пониженія чистаго дохода съти не покрыло и повышеніе поступлений сборовъ, которое достигло всего лишь 1.073.576 р. Пониженіе чистаго дохода можетъ быть объяснено съ одной стороны—довольно значительнымъ, по сравненію съ предыдущими годами, уменьшеніемъ прироста валовыхъ доходовъ—они были по сравненію съ 1898 г. всего 12.9 мил. (а въ предыдущіе 3 года 25.4, 25.5 и 17.0), т. е. меньше средняго за послѣднее трехлѣтіе (22.6 мил.) на 9.7 мил., а съ другой—значительнымъ приростомъ валовыхъ расходовъ, который былъ въ 1896 году—14.2 м., 1897 г.—17.8, въ 1898 г.—8.6 мил., а въ 1899 г.—17.1 мил., т. е. больше средняго за послѣднее трехлѣтіе (13.5) на 3.6 мил. Такимъ образомъ около (9.7 + 3.6 мил. = 13.3 мил. р. и минусъ 4.2 мил. р. вследствие неурожая =) 9.1 мил. руб. казенныя ж. дороги недополучили въ 1899 году не по винѣ неурожая.

Вліяніе неурожая 1901 года замѣчается въ 1901 и 1902 году. Изъ группы (1-ой) ж. дорогъ, покрывавшихъ обязательные платежи и дававшихъ свыше 4% на затраты государственнаго казначейства, понизили свой чистый доходъ въ 1901 году противъ 1900 г. ж. дороги: Баскуначекская, (на 61 т. р.), Закавказская (на 112 т.), Екатериненская (на 603 т.), Либаво-Роменская (954 т.), Московско-Курская (на 819 т.), Николаевская (1.962 т.), Полѣвскія (909 т. р.), Привислянскія (315 т.), Харьковско-Николаевская (155 т.), Ринго-Орловская, понизивъ свой доходъ (на 2.389 т. р.), перешла даже въ группу дорогъ, невыработывавшихъ чистаго дохода до покрытія своихъ обязательныхъ платежей. Повысили свой доходъ Самаро-Златоустовская (на 702 т.) и Юго-Западная (на 2.152 тыс. руб.). Изъ группы (2-ой) дорогъ, покрывавшихъ обязательные платежи и приносявшихъ до 4% чистаго дохода на затраты государственнаго казначейства, понизили свой чистый доходъ ж. д.: Балтійская (на 841 т. р.), не покрывшая въ слѣдующій годъ даже своихъ платежей, но за то въ группу вошла изъ 3-ей группы Курско-Харьково-Азовская ж. дорога, поднявшая свой чистый доходъ на 270 тысячъ. Изъ группы (3-ей) ж. дорогъ, не покрывавшихъ обязательныхъ платежей, Сызрано-Вяземская ж. дорога, не покрывавшая въ 1899 и 1900 году своихъ обязательныхъ платежей, перешла въ 4-ую группу, принесла въ 1901 году дефицитъ въ 75.3 т. или меньше чистаго дохода 1900 года на 1.242 т. р. Москов-

ско-Брестская принесла чистаго дохода меньше на 387 тыс. и не покрыла, какъ и въ 1900 году, своихъ платежей по облигациямъ: Пермская также дала чистаго дохода меньше на 197 т. р. Однако многія ж. дороги, понизившія свой чистый доходъ, совершенно не испытали уменьшенія перевозки хлѣбныхъ грузовъ и на такія дороги неурожаи могъ вліять лишь косвенно. Къ числу такихъ дорогъ отнесемъ Екатеринославскую (увеличеніе перевозки хлѣба на 1 мил. пуд.), Закавказскую (увел. пер. хлѣбныхъ грузовъ на 1 мил. пуд.), Пермскую (не испытала измѣненій), Привисляндскую (увел. на 16 мил. п.), Харьковско-Николаевскую (увел. на 30 мил. пуд.), Юго-Западная (увел. на 120 мил. пудовъ).

Пониженіе чистаго дохода на нѣкоторыхъ дорогахъ объясняется отчасти и повышеніемъ расходовъ:

	Ростъ расх. + Уменьш. расх. —	умен. чис. дох. 954 т. 819 т. 1.962 2.389 377 702 1.242	умен. чис. д. отъ неур. и др. прич. 718 т. 371 т. 1.889 2.275 1.209
Либаво-Роменская . . .	+236 т.	954 т.	718 т.
Московско-Курская . . .	+448 т.	819 т.	371 т.
Николаевская	-73 т.	1.962	1.889
Риги-Орловская	+114	2.389	2.275
Московско-Брестская . . .	+800	377
Самаро-Златоустовск. . . .	+982	702
Сызрано-Вяземская	+33	1.242	1.209

Изъ нихъ Московско-Брестская и Самаро-Златоустовская дороги понизили свой чистый доходъ исключительно вслѣдствіе роста расходовъ. Обращаясь къ количеству перевезенныхъ ими хлѣбныхъ грузовъ, видимъ, что оно упало очень незначительно: на Самаро-Златоустовской съ 74.4 мил. п. до 71.4 мил., а на Московско-Брестской повысилось даже съ 11.1 до 11.2 мил. п. Отъ неурожая пострадали дороги: Либаво-Роменская, испытавшая уменьшеніе перевозки хлѣба съ 71.9 мил. до 54.9 мил. или на 17 мил. пуд. и уменьшеніе чистаго дохода на 718 т. р. отъ прямого и косвеннаго воздѣйствія неурожая (см. выше); Московско-Курская уменьшеніе перевозки съ 37 мил. пуд. до 30 мил. или на 7 мил. пуд. и уменьшеніе чистаго дохода отъ воздѣйствія неурожая на 371 т. р.; Николаевская уменьшеніе перевозки хлѣба съ 85.3 до 61.8 мил. п. или на 23.5 мил. п. и уменьшеніе чистаго дохода на 1.889 т. руб.; Риги-Орловская уменьшеніе перевозки съ 42.3 до 36.7 мил. или на 5.6 мил. п. и уменьшеніе чистаго дохода на 2.275 т. р.; Сызрано-Вяземская ж. дор.

уменьшение перевозки съ 58.8 мил. до 48.6 мил. или на 10.2 мил. пуд. и уменьшение чистого дохода на 1.209 т. р.

А всего отъ дѣйствія неурожая 1901 года въ 1901 году дороги потеряли не меньше 6.462.000 руб. Эти 6.5 мил. руб. могли бы въ случаѣ своего поступленія въ доходъ казенныхъ дорогъ нѣсколько ослабить дѣйствіе на чистый доходъ съѣти чрезмѣрнаго роста расходовъ, о которомъ мы будемъ говорить ниже.

Чистый доходъ всѣхъ казенныхъ ж. дорогъ палъ на 7.555.000 руб., причѣмъ валовые доходы повысились на 4.470 т., а валовые расходы на 12.025 тыс. Велѣдствіе дѣйствій неурожая и чрезмѣрнаго роста расходовъ чистый дох. каз. съѣти Европейской Россіи уменьшился не меньше чѣмъ на (6.462.000 + 7.555.000 руб.) 14.017.000 руб.

Чрезвычайный ростъ расходовъ, начиная съ 1898 года, обратилъ на себя вниманіе общества и правительства.

При разсмотрѣніи въ общемъ собраніи Государственнаго Совѣта 30-го декабря 1902 года государственной росписи на 1903 годъ министромъ финансовъ, С. Ю. Витте, было сдѣлано заявленіе о неблагопріятномъ вліяніи на общій государственный бюджетъ ж. дорожнаго хозяйства.

По поводу этого заявленія Государственный Совѣтъ замѣтилъ, что упадокъ чистой доходности правительственной съѣти ж. дорогъ уже былъ отмѣченъ Департаментомъ Государственной экономіи Государственнаго Совѣта въ журналѣ его отъ 12-го декабря 1902 года за № 303, по смѣтѣ управленія ж. дор. на 1903 годъ, причѣмъ въ означенномъ журналѣ были приведены результаты ж. дорожнаго хозяйства, изъ коихъ усматривалось, что хозяйство это дѣйствительно оказывалось, начиная съ 1901 года, убыточнымъ для казны. Причины этого явленія остались однако невыясненными, а сдѣланное по этому предмету объясненіе министра финансовъ, что дефицитность обуславливается главнымъ образомъ постройкой въ теченіи послѣднихъ лѣтъ новыхъ линій военно-политическаго и стратегическаго значенія и проложеніемъ съ той же цѣлью вторыхъ путей на существующихъ дорогахъ¹⁾, встрѣтило со стороны Государственнаго Совѣта указаніе на то, что кромѣ построекъ многихъ безлоходныхъ линій, причинами упадка чистой выручки является между прочимъ поглощеніе эксплуатационными расходами все большей и большей части валового дохода и пониженіе ж. дорожныхъ

¹⁾ Саловъ. Краткій истор. очеркъ событій предшест. утр. Ос. В. К. стр. 15.

тарифовъ въ прямомъ сообщеніи съ отдаленными окраинами, а во внутреннемъ сообщеніи пониженіе тарифовъ для нуждъ сельско-хозяйственной промышленности. По мнѣнію Государственнаго Совѣта ближайшее общее выясненіе причинъ упадка ж. дор. хозяйства, и опасность его для государственныхъ доходовъ и всего равновѣсія государственнаго бюджета, заставляютъ обратить на этотъ предметъ особое вниманіе всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ. Поэтому съ цѣлью возможнаго ограниченія въ будущемъ непроизводительныхъ затратъ общегосударственныхъ средствъ на ж. дорожное дѣло, Государственный Совѣтъ призналъ не обходимымъ возложить на министра финансовъ по соглашенію съ министромъ путей сообщенія и государственнымъ контролеромъ разсмотрѣніе вопроса о причинахъ обнаружившейся въ послѣдніе годы убыточности ж. дорожнаго хозяйства ¹⁾. Мнѣніе Государственнаго Совѣта удостоилось 13-го января 1903 года Высоч. утвержденія, а 31-го января 1903 года была учреждена для усилѣннаго разсмотрѣнія означеннаго вопроса Особая Комиссія подъ предсѣдательствомъ члена Государственнаго совѣта А. П. Иващенко изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія, Военнаго, а также Государственнаго Контроля съ предоставленіемъ предсѣдателю права приглашать на засѣданія комисіи компетентныхъ въ ж. дорожномъ дѣлѣ лицъ ²⁾.

Комиссія по разсмотрѣніи вопроса указала на главнѣйшія 4 причины убыточности ж. дорожнаго хозяйства.

I) Усиленіе ж. дорожнаго строительства съ преобладаніемъ дорогъ стратегическаго и общегосударственнаго значенія, въ связи съ дороговизной ихъ постройки и разрѣшеніемъ постройки конкурирующихъ линій.

II) Пониженіе средней выручки съ пассажировъ и грузовъ.

III) Удороженіе стоимости эксплуатаціи. ³⁾

IV) Значительный ростъ на казенныхъ ж. дор. сверхсметныхъ эксплуатационныхъ расходовъ, неоправдываемыхъ соответствующихъ возрастаніемъ доходовъ.

Результаты работъ комисіи, вмѣстѣ съ перечисленіемъ ряда мѣропріятій по поднятію доходности и улучшенію ж. дорожнаго хозяйства, а также мѣръ, не ставившихся въ задачу комисіи—по реорганизаціи центральнаго и мѣстнаго управленія ж. дорогъ, были представлены комиссіей въ Го-

¹⁾ Ibid стр. 16.

²⁾ Садовъ. Краткій историческій очеркъ событій стр. 17.

³⁾ Ibid стр. 18.

Государственный Совѣтъ 10-го апрѣля 1905 года, но были возвращены изъ Государственнаго Совѣта обратно и дальнѣйшаго движенія не получили, ¹⁾ т. к. коснулись вопросовъ не входившихъ въ задачи комисси (а именно реорганизаци управленія ж. дорогъ).

Никакого улучшенія ж.-дорожнаго хозяйства учрежденіе комисси Иващенкова—не принесло, что въ виду дальнѣйшаго ухудшенія ж.-дорожнаго хозяйства, потребовало появленія новой комисси, учрежденіе которой относится уже къ новому и послѣднему періоду финансоваго хозяйства казенныхъ ж. дорогъ 1908—1912 года, къ разсмотрѣнію котораго мы перейдемъ послѣ разсмотрѣнія причинъ, вызвавшихъ ухудшеніе и упадокъ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенной сѣти.

Если за первое пятилѣтіе 2-го періода (1898—1908 г.) валовой доходъ (безъ, государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда) казенной сѣти Европейской Россіи повысился на 108.252.601 руб., а валовой расходъ на 90.126.697 руб., при пониженіи средняго чистаго дохода (безъ государ. сбора и сбора въ $\frac{1}{4}$ коп. съ пуда) за это пятилѣтіе до 132.554.533 р. противъ 134.195.940 руб. 1898 г., то во второе пятилѣтіе валовой доходъ повысился на 70.883.323 руб., а валовые расходы уже на 113.936.988 руб. (или на 43.053.565 р. больше доходовъ), средний же чистый доходъ (безъ государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{5}$ к. съ пуда) понизился до 128.707.265 р. или на 3.847.268 руб. противъ предшествовавшаго пятилѣтія и на 23.714.589 руб. противъ 1903 года. Посмотримъ же, что за причины вызвали ухудшеніе финансовыхъ результатовъ хозяйства казенныхъ ж. дорогъ.

Глава 4-ая.

Главная причина ухудшенія казеннаго хозяйства ж. дор. въ періодъ 1898—1908 г.—Чрезмѣрный ростъ расходовъ ²⁾.

Переходя къ разсмотрѣнію причинъ, вліявшихъ въ сторону уменьшенія чистаго дохода казенной сѣти, начиная съ 1898 по 1908 годъ, мы не можемъ не замѣтить, что это уменьшеніе шло за счетъ увеличенія главнымъ образомъ расходовъ, которые съ 188.2 мил. въ 1898 г. поднялись до 392.1 мил. въ 1908 г. или возрасли на 203.9 мил. руб. (или на 108.%) въ то время какъ доходы увеличились едва на 179.1 мил.

¹⁾ Саловъ. Крат. истор. очеркъ соб. стр. 23.

²⁾ (На основаніи данныхъ Свѣдѣній Государственнаго контроля о ж. дорогахъ за 1898, 1908, 1910 и 1911 гг.).

(съ 322.4 мил. до 501.5 мил. или на 55.6%). Расходы возрасли почти въ два раза быстрее доходовъ. На версту доходы возрасли за указанный періодъ на 10.7% (съ 14.151 руб. до 15.672 р. или на 1.521 руб.), расходы же на 49.2% (съ 8.217 руб. до 12.260 руб. или на 4.043 руб.), т. е. быстрее въ 4 $\frac{1}{2}$ раза. Основной причиной уменьшения чистаго дохода явилось такимъ образомъ, быстрое возрастаніе расходовъ, обогнавшихъ и поглотившихъ ростъ валовыхъ доходовъ, что заставляетъ насъ для выясненія причинъ быстрого роста расходовъ обратиться къ ихъ предметному разсмотрѣнію. Этотъ ростъ расходовъ изображенъ нами на діаграммѣ № 1 стр. 19.

Расходы дѣлятся на 9 отдѣловъ:

I) Расходы Центрального Управленія, Коммерческаго Отдѣла, Контроля сборовъ и Общіе расходы. II). Управленіе дорогою. Врачебная и матеріальная части. III). Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ. IV). Движеніе, Телеграфъ и Телефонъ. V). Тяга повозовъ, содержаніе и ремонтъ подвижнаго состава. VI). Особые обязательные расходы. VII). Расходы вызываемыя чрезвычайными обстоятельствами. VIII). Расходы по финансовымъ дополнит. льнымъ оборотамъ и предпріятіямъ, IX). Расходы по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ.

Наибольшая доля расходовъ относится къ отдѣламъ III, IV и V. Общая сумма расходовъ по этимъ отдѣламъ составила въ 1898 году 80.6%, а въ 1908 году 80.2% всехъ расходовъ (2-я группа). Слѣдующее мѣсто займутъ 1 и 2 отдѣлы, расходы по которымъ составили въ 1898 г. 13.0%, а въ 1908 г. только 10.8% (1-ая группа). Третье и послѣднее мѣсто займутъ расходы VI, VII, VIII отдѣловъ, представляющіе въ общей сложности 6.4—7% (3-ья группа).

А. ПЕРВАЯ ГРУППА.

I. Расходы Центрального управленія. II. Расходы мѣстнаго управленія.

Переходя къ разсмотрѣнію расходовъ первой группы, мы не можемъ не отмѣтить ихъ малое возрастаніе, а слѣдовательно и незначительный порерасходъ.

I. Расходы по центральному управленію поднялись съ 14.780 тыс. р. до 26.467 т. р., а на версту съ 649 до 827 р. или на 27.4%, т. е. больше чѣмъ поднялись доходы на версту всей сѣти (10.7%), но меньше чѣмъ на ту же единицу ея расходы (49.2%).

Глава первая. Содержание собственно Правления или Совета Управления возросло на 32.0%, но при расчетъ на версту оно пало съ 163 руб. до 153 р., почему оно и не могло содержать въ себѣ перерасхода.

Глава вторая. Содержание контроля сборовъ возросло всего лишь на 8.5%, а при расчетъ на версту пало съ 170 до 131 р., что конечно, въ виду важной роли ревизіи станціоннаго счетоводства и кассъ, а также ревизіи билетовъ, не могло не отражаться дурно на общемъ финансовомъ положеніи ж. дорогъ. Нельзя не сомнѣваться, что казна сильно страдала отъ дурной постановки контроля сборовъ, но учесть происходящую отсюда потерю казны не представляется возможнымъ.

Глава третья. Весьма значительно возрасли общіе расходы центральнаго управленія, поднявшіеся съ 358 р. на версту до 542 р., но это возрастаніе оправдывалось тѣмъ, что шло за счетъ роста пособій служащимъ (на 1.124 тыс. р.), наградныхъ (на 3.507 т. р.), расходовъ по вознагражденію за вредъ, ущербъ и убытки (на 6.385 т. р.), т. е. за счетъ расходовъ клонящихся къ лучшему обезпеченію служащаго персонала вовремя службы и при полученіи вреда и убытковъ. Забота о благосостояніи служащихъ при исполненіи ими службы во время болѣзней ихъ для оказанія помощи и леченія, и, наконецъ при окончаніи службы для возможно лучшей поддержки всѣхъ лишившихся трудоспособности является обязанностью всѣхъ вообще промышленныхъ предпріятій, а не только однихъ желѣзныхъ дорогъ, а тѣмъ болѣе дорогъ находящихся въ распоряженіи государства, уже по своему назначенію призваннаго блюсти благо своихъ подданныхъ.

II. Расходы по мѣстному управленію дорогами поднялись съ 8.699.1 т. р. до 15.994.6 т. р., а на версту съ 382 р. до 499.8 р. или на 30.8%.

Глава первая. Первое мѣсто въ отдѣлѣ по своему размѣру занимаетъ расходъ по содержанію управляющихъ и состоящихъ при немъ частей управленія по каждой ж. дорогѣ. Съ 4.186 т. р. онъ поднялся до 6.610.8 т. р. или на 57.9%, а на версту съ 184 р. до 207 р. или на 12.5%, обогнавъ такимъ образомъ ростъ всѣхъ поверстныхъ доходовъ (10.7%), хотя очень незначительно, почему едва ли можетъ быть причисленъ къ расходамъ возраставшимъ несогласно потребностямъ казеннаго хозяйства.

Глава вторая. Содержаніе Врачебной части обошлось въ 1898 году 1.575 т., а въ 1908 году 3.914 т. Возрастаніе на

2.339 т. или на 149%, а на версту (съ 69 руб. до 122 руб.) на 53 руб., или 76.8%, оправдывается своимъ назначеніемъ.

Глава третья. Расходъ матеріальной части (склады, храненіе, обмундированіе), поднялся съ 2.38 р. на 10.000 осе-верстѣ до 3.09 р. или на 29.8%. При начисленіи на 2.38 р. 15.5% получимъ необходимый расходъ¹⁾ на 10.000 осе-верстѣ 2.75 р., а перерасходъ въ 0.34 р. или 330.338 р.

Глава четвертая. Расходы производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія возрасли съ 924.3 тыс. р. до 2.037.5 т. р. или на версту съ 40.6 р. до 63.7 р. Увеличеніе объясняется ростомъ на 740 т. р. подъемныхъ и развѣздныхъ, выдаваемыхъ почти исключительно старшимъ агентамъ ж. дорогъ и на 306 т. р. вознагражденій за сдѣльные работы.

Помноживъ расходы на версту 1898 года (40.6 р.) на 15.5% получимъ на версту всего лишь 47 р. или на 16.7 р. меньше фактическаго расхода въ 1908 году. Перерасходъ выразится по этимъ расходамъ въ 675.000 р. Перерасходъ по мѣстному управленію будетъ равенъ 1.005.338 р.

Б. ВТОРАЯ ГРУППА.

Отдѣлъ V. Тяга поѣздовъ. Содержаніе и ремонтъ подвижнаго состава.

Главное мѣсто въ группѣ занимаетъ расходъ по отдѣлу пятому—тяги поѣздовъ, который составляя въ 1898 году 74.6 мил. или 39.7% всѣхъ расходовъ эксплуатаціи (или 49.2% расходовъ группы В) поднялся къ 1908 году до 162.5 мил. или до 41.8% (или 51.3% расходовъ группы). На версту расходы повысились съ 3.276 руб. до 5.081 р. или на 55.1% или быстрѣе общихъ поверстныхъ доходовъ и расходовъ. Громадный ростъ расходовъ этого отдѣла заставляетъ насъ думать, что онъ и явился главной причиной возрастанія общихъ расходовъ казенныхъ ж. дорогъ. Дѣйствительно, еслибы этотъ расходъ возросъ на версту соответственно возрастанію валовыхъ доходовъ на 10.7% или съ 3.276 р. до 3.627., то общій расходъ по этому отдѣлу составилъ бы сумму въ 116.1 м. р. или на 46.4 мил. меньше дѣйствительнаго расхода, а % на затраты государственнаго казначейства составилъ бы не 1.13%, а 4.55%, вслѣдствіе возрастанія чистаго дохода на сократившуюся сумму. Разсмотримъ расходъ пятого отдѣла по главамъ.

¹⁾ Для начисленія необходимаго для 1908 года расхода, при невозможности пользоваться другими способами начисленія, будемъ увеличивать расходъ 1898 г. на 15.5%, что и будетъ фактически соответствовать валоростанію за этотъ срокъ жизни.

Глава первая. Содержаніе управленія службы поднялось съ 1.982.2 т. р. до 3.490.6 т. р. или на 76.1%, а на версту съ 87 до 109 р. или на 25.3%.

На 10.000 осе верстѣ вагоновъ въ 1898 году расходы падали въ размѣрѣ 2.34 руб., а въ 1908 г. уже 2.76 р. За перерасходъ по этой статьѣ будемъ считать тѣ расходы, которые будутъ выше 3 рублей на 10.000 осе верстѣ. Такими дорогами являлись:

дороги:	расходъ на 10.000 осе вер.	расходъ дѣйствит.	расходъ по нормѣ	перерас- ходъ.
Закавказская	4.15 р.	215.512 р.	155.754 р.	59.758 р.
Москов. Брестская	3.02	128.515	127.521	994
Сѣверныя	3.97	248.059	187.476	60.583
Сѣверо-Западные	3.43	403.567	271.389	132.177

Перерасходъ при исчисленіи необходимаго на этихъ дорогахъ расхода въ 3 р. на 10.000 осе-верстѣ оказывается равнымъ для всѣхъ дорогъ 253.512 р. Управление Сѣверныхъ дорогъ объясняло чрезмѣрность расхода по содержанію управленія службой слабой густотой движенія (всего лишь 11.57 поѣздовъ на версту ежедневно, т. е. меньше средняго числа пробѣгающихъ ежедневно поѣздовъ на версту, равному для европейской сѣти 20.04 поѣздамъ, а для азиатской 15.15 поѣздамъ) и организацией управленія службой по типу большихъ управленій (напр. Юго-Западныхъ дорогъ. См. Матеріалы по обслед. ж. дор. Сѣверныя ж. дороги).

Глава вторая. Тяга поѣздовъ. Содержаніе этой главы возрасло съ 36.497.2 т. р. до 85.497.4 т. р., а на версту съ 1.601.8 р. до 2.673.1 р. или на 66.9%.

Возрастаніемъ движенія объяснить этотъ расходъ нельзя, т. к. при расчетѣ на поѣздо-версту онъ возросъ съ 23.5 к. до 36.5 к. или на 56.2%. До 66.9% не хватаетъ еще 13.7%. Каковыя отнесутся нами въ счетъ возрастанія стоимости топлива. Дѣйствительно, обращаясь къ расходу на топливо паровозамъ (вмѣстѣ съ преміей за сбереженіе топлива), найдемъ, что онъ поднялся съ 956 до 1.761 рубля на версту или на 84.2%, т. е. выше возрастанія всего расхода второй главы. Вычислимъ этотъ перерасходъ по топливу паровозамъ (безъ премій), для чего возьмемъ средній расходъ на каждые 100 паровозо-верстѣ 1908 года (15.46 р.) и помножимъ его на общій пробѣгъ паровозовъ. Перерасходъ при такомъ исчисленіи будетъ равенъ на дорогахъ.

весь расх. на 100 пар.-вер.	дѣйствит. расходъ.	должный расходъ.	перерас- ходъ.	сокращеніе къ 1911 г.
Сам.-Злат. 28.6 р.	5.495.009р.	2.979.736 р.	2.515.266р	2.130.343 р
Сыз.-Вяз. 20.6 р.	3.232.539р.	2.436.585 „	795.954р	1.094.092
М.-К.-М.-Н. 20.0 р.	4.455.658р.	3.442.705 „	1.012.953	1.323.467
Николаев. 20.1 р.	4.894.724р.	3.781.504 „	1.113.220	660.727
Закавказ. 17.3 р.	2.989.113р.	2.686.724 „	302.389	1.008.564
				къ 1910 г.
М.-Брест. 18.0 р.	2.072.055р.	1.781.679 „	290.377	123.646
Сѣверныя 17.3 р.	2.926.546р.	2.622.027 „	304.519	370.821
Сѣв.-Зап. 16.3 р.	4.752.447р.	4.506.238 „	246.209	321.954
Итого			6.580.887	7.994.011

За исключеніемъ дорогъ: Самаро-Златоустовской, Московско-Брестской и Николаевской на остальныхъ 5 дорогахъ расходъ понизился въ гораздо большей степени чѣмъ понизило его наше исчисленіе. Расходъ на топливо по всей европейской сѣти съ 53.795 т. р. въ 1908 году понизился къ 1911 году до 46.815 т. р. или на 6.980 т. р., каковая сумма конечно не поглотила еще всего перерасхода.

Уже по произведенному приблизительному подсчету расходъ на топливо оказался излишнимъ въ размѣрѣ 8 мил. р., объясненіе чему можно найти въ дурномъ использованіи силы паровозовъ и неоправдываемомъ потребностями движенія чрезмѣрномъ движеніи одиночныхъ паровозовъ, поѣздовъ съ двумя паровозами, чрезмѣрномъ маневровомъ движеніи и т. д. Пробѣгъ паровозовъ безъ поѣздовъ поднялся по всей европейской сѣти съ 1975 поѣздо верстъ на версту эксплуатационной длины до 2.943 поѣзд.-в. или на 49.0%. Въ 1898 году доля пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ составляла 27% общаго пробѣга паровозовъ, а въ 1908 году уже 37.11% или значительно увеличилась.

Увеличился расходъ по топливу паровозамъ и отъ возрастанія количества пробѣга паровозовъ съ пассажирскими поѣздами съ меньшимъ среднимъ числомъ пассажировъ: въ 1898 году на ось пассажирскаго вагона приходилось 4.45 человекъ, а въ 1908 году уже только 3.91 чел.

Второе мѣсто по своему размѣру займутъ въ главѣ второй расходы на поѣздныхъ агентовъ (статьи 1—7), которые поднялись съ 11.065.891 р. до 21.108.874 р. или на 10.000 осе-верстъ вагоновъ съ 13.5 р. до 16.67 р. или на 27.7%.

Такъ какъ эти расходы должны находиться въ прямомъ отношеніи къ числу верстъ пройденныхъ поѣздами, мы для

исчисления перерасхода возьмемъ возрастаніе пробѣга осе-верстѣ вагоновъ всей сѣти съ 8.478 мил. до 12.657 мил. равное 48.9% и увеличимъ на него расходы на поѣздныхъ агентовъ. Полученная сумма 16.488.231 р. меньше дѣйствительнаго расхода на 4.620.643 р., которые и составятъ перерасходъ. Къ 1911 году расходъ упалъ до 19.865.2 т. р. или 1.243.6 т. р.

Послѣднее мѣсто займутъ расходы по смазкѣ, чисткѣ, освѣщенію и водоснабженію паровозовъ, возросшіе съ 3.646 т. до 8.051 т. р. или съ 1973 р. на 100 паровозо-верстѣ до 2.31 р. или на 33.5%. Принявъ за норму должнаго расхода 2 р. на 100 паровозо-верстѣ, получимъ 6.959.784 р. перерасходъ будетъ равенъ 1.091 т. р.

Весь перерасходъ по главѣ второй будетъ 13.711.643 р. къ 1910 году расходы сократились по главѣ на 10.3 мил. р.

Глава третья. Содержаніе вагоновъ возрасло съ 3.528.034 р. до 9.021.314 руб., а на 10.000 осе-верстѣ съ 4.16 р. до 7.13 руб. или на 71.4%. Содержаніе вагоновъ частныхъ ж. дорогъ упало къ 1910 году на тотъ же измѣритель съ 6.59 р. до 5.80 руб., а казенныхъ съ 6.59 руб. до 5.80 р. Принявъ для казенныхъ дорогъ за норму содержаніе вагоновъ на частныхъ въ 1910 году, получимъ необходимый расходъ въ 7.341.072 руб. и перерасходъ въ 1.680.242 руб. Къ 1910 году расходы по главѣ сократились на 362.865 руб.

Глава четвертая. Содержаніе главныхъ мастерскихъ при дено для ремонта подвижнаго состава возрасло съ 4.687.282 руб. до 9.673.118 руб., а на 10.000 осе-верстѣ съ 5.53 р. до 7.64 руб. или на 38.2%. Къ 1910 году расходъ на казенныхъ дорогахъ сократился до 7.61 руб., составивъ на частныхъ 5.95 руб. Перерасходъ по главѣ при взятіи за норму 6 руб. на 10.000 осе-верстѣ составитъ 2.078.906. руб.

Къ 1911 г. расходъ упалъ до 9.553.593 р. или на 119.525 р.

Глава пятая. Расходы по возобновленію и исправленію паровозовъ и тендеровъ возрасли съ 12.853.148 р. до 26.034.944 р., а на 100 паровозо-верстѣ съ 6.09 р. до 7.48 руб. или на 22.8%.

Къ 1911 году расходъ по главѣ сократился на 6 мил. р., но принимая во вниманіе, что стоимость возобновленія и исправленія вагоновъ была, дешевле въ 1908 году, мы можемъ перерасходъ для этого года опредѣлить въ 7 мил. р.¹⁾

¹⁾ Н. Петровъ. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русск. ж. дер. Стр. 140—145. Цифра вычисленнаго перерасхода равна у Н. Петрова 6.211 т. р.

Глава шестая. Расходы по возобновленію и исправленію вагоновъ возрасли съ 12.286.219 руб. до 22.284.709 руб., а на 10.000 осе-верстѣ съ 14.49 руб. до 17.60 руб. или на 21.4%. При принятіи для исчисленія перерасхода средняго расхода по ремонту за 1908—1910 годы равнаго 16.7 руб. за норму, получимъ необходимый расходъ въ 21.137.223 руб., а перерасходъ въ 1.147.486 р.²⁾ Къ 1911 году расходъ сократился на 128.358 р.

Глава седьмая. Расходъ по найму подвижнаго состава увеличился съ 2.799.610 руб. до 6.515.926 р., а на 10.000 осе-верстѣ съ 3.30 руб. до 5.15 руб. или на 56.1%. Къ 1911 г. расходъ упалъ до 803.862 руб. Перерасходъ для 1908 года равенъ будетъ слѣдовательно 5.712.064 руб.

Перерасходъ по содержанію всего отдѣла тяги выразится такимъ образомъ въ 31.688.853 р. Сумма эта во всякомъ случаѣ не преувеличена. Къ 1911 году расходъ отдѣлу сократился съ 162.5 мил. руб. до 142.7 мил. или на 18.8 мил. руб. при удорожаніи труда и матеріаловъ за эти 3 года.

Отдѣлъ III. Надзоръ, содержаніе и ремонтъ пути и зданій.

Второе мѣсто въ ряду расходовъ второй группы занимаетъ надзоръ за путемъ. Расходъ по нему поднялся съ 40.328.766 руб. до 77.633.723 руб., а на версту съ 1.770 р. до 2.427 руб. или на 37.1%.

Глава первая. Содержаніе управленія службой возросло съ 2.373.000 руб. до 3.841.153 руб. а на версту съ 104.17 руб. до 120.09 р. или на 15.3%, что произошло всецѣло за счетъ вздорожанія жизни. Въ послѣдующіе годы расходъ по главѣ возрасталъ.

Глава вторая. Расходы по надзору за путемъ и искусственными сооруженіями и по ремонту ихъ возрасли съ 30.064.531 руб. до 61.041.466 руб., а на версту съ 1.320 до 1909 руб. или на 44.6%. Сильно возрасло во первыхъ содержаніе агентовъ по надзору, повысившееся съ 435. руб. до 580.51 руб. или на 33.2%. Взявъ за норму расхода на версту среднюю цифру между 435 и 580 руб., а именно 507 р. и, умноживъ ее на длину сѣти (32 т. в.), получимъ необходимый расходъ въ 16.224 т. р. Перерасходъ будетъ равенъ 2.352.166 руб.

²⁾ *ibid* стр. 107 и 109. Перерасходъ опредѣленъ Н. Петровымъ въ 1.350 т. р.

Не мало возросъ во вторыхъ расходъ по ремонту верхняго строенія, поднявшійся съ 14.559.385 р. до 26.900.795 р., а на версту съ 639.13 руб. до 840.65 руб. или на 31.5%. Возьмемъ и здѣсь за норму расхода на версту среднюю цифру въ 740 руб., и умноживъ ее на число верстъ, получимъ 23.680.000 руб. Перерасходъ окажется равнымъ 3.220.795 р.

Чрезмѣрно возрасли расходы по зимнему ремонту, причемъ это явленіе нельзя объяснить слишкомъ снѣжной зимой 1908 года, такъ какъ расходы эти возрастали въ предыдущіе годы постепенно, а въ послѣдующіе сокращались. Они поднялись съ 2.932.334 р. до 10.752.054 р., а на версту съ 128.99 р. до 336.00 р. или на 160.5%. Взявъ за норму расхода на версту 150 р., что соответствуетъ возрастанію расхода 1898 года на 15.5%, получимъ цифру необходимаго расхода 4.8 мил. руб., а перерасхода въ 5.952.054 р. Къ 1910 году расходъ по зимнему ремонту сократился почти до нашей цифры, достигнувъ 4.834.000 р.

Возросъ сильно и расходъ по содержанію и ремонту принадлежностей пути, зданій, доковъ и пристаней, (ст. 11, 12) поднявшійся съ 1.146.030 р. до 2.610.806 р., а на версту съ 50.31 р. до 81.59 р. или на 62.2%. Взявъ и здѣсь среднюю цифру расхода на версту въ 65.43 р. и, помноживъ на число верстъ, получимъ необходимый расходъ въ 2.094.760 р., а перерасходъ въ 516 т. р.

Такимъ же образомъ вычислимъ остальные расходы статей 11 и 12, возросшіе на версту съ 12.55 р. до 16.72 или на 33.1%. Перерасходъ ихъ будетъ равенъ 41 т. р.

Всего перерасходовъ по второй главѣ было 12.082.015 р. Къ 1911 г. расходъ по главѣ сократился на 7.113.676 р.

Глава третья. Расходы по надзору, содержанію и ремонту зданій и водопроводовъ поднялись съ 7.891.226 р. до 12.751.104 руб., а на версту съ 346.41 р. до 398.67 р. или на 15%.

Несмотря на незначительное увеличеніе расходовъ по этой главѣ они сократились къ 1910 и 1911 г. на 12 дорорахъ на общую сумму въ 403.758 р., вслѣдствіе чего мы можемъ принять перерасходъ по ней въ суммѣ 500 т. р.

Всего же перерасходовъ по Отдѣлу III было не меньше 12.582.015 р.

Отдѣлъ IV. Движеніе. Телеграфъ. Телефонъ.

Расходы по отдѣлу возрасли съ 36.805.475 р. до 74.340.963 руб., а на поѣздо-версту съ 24.31 к. до 31.77 к. или на 30.7%.

При расчетъ на 10.000 осе-верстъ расходы возрасли съ 43.41 р. до 58.73 р. или на 35.5%. Обратимся и здѣсь къ разсмотрѣнію расходовъ по главамъ.

Глава первая. Содержаніе управленія службой возрасло съ 1.944.884 руб. до 3.432.248 руб. Учесть перерасходъ этой главы при помощи расчета на поѣздо-версту и 10.000 осе-верстъ вагоновъ представляется невозможнымъ, т. к. самъ расходъ увеличился весьма незначительно. При расчетъ на одну поѣздо-версту расходъ поднялся съ 1.27 коп. до 1.47 к. или на 14.8%, а на 10.000 осе-верстъ съ 2.29 р. до 2.71 р. или на 18.3%. Увеличеніе сравнительно небольшое, но мы все же посмотримъ нѣтъ ли перерасхода и здѣсь. Обратимся къ разсмотрѣнію отдѣльныхъ дорогъ. На дорогахъ съ очень большою густотой движенія расходы на 10.000 осе-верстъ вагоновъ оказываются значительно меньшими: напримѣръ на М.-Курской пробѣгаютъ ежедневно на каждой верстѣ 33.95 поѣздовъ, т. е. больше чѣмъ на другихъ, а расходы на расчетную единицу самые меньшіе—всего 1.78 р. на 10.000 осе-верстъ. Слѣдующей дорогой по густотѣ движенія будетъ Самаро-Златоустовская: на ней пробѣгаетъ ежедневно на каждой верстѣ 28.97 поѣздовъ, а расходъ всего 1.91 руб., т. е. одеть за М. Курской дорогой по своей ничтожности. При уменьшеніи густоты движенія расходы увеличиваются. Сѣверныя дороги съ самымъ слабымъ въ Европейской Россіи движеніемъ имѣютъ ежедневно на версту пробѣгъ 11.57 поѣздовъ, расходуютъ же на содержаніе службы движенія больше всѣхъ, а именно 4.70 руб. Но Ташкентская дорога (принадлежитъ къ азіатской сѣти), имѣя столь же слабое движеніе (11.94 поѣзда на версту ежедневно), расходуетъ на 10.000 осе-верстъ лишь 2.80 р. или менѣе на 1.90 р. При сравненіи съ Ташкентской дорогой перерасходъ на Сѣверныхъ дорогахъ окажется равнымъ (62.492 десяти тысячъ осе-верстъ \times 1.90 р. =) 118.735 р. Сѣверо-Западные дороги, имѣя равное движеніе (22.81 поѣздъ) съ Московско-Брестской, Екатериненской, Сызрано-Вяземской, Южными, имѣютъ расходъ на 10.000 осе-верстъ 3.24 р. т. е. больше всѣхъ остальныхъ дорогъ съ равнымъ приблизительно движеніемъ (отъ 21.10 поѣзд. до 23.88 п.). Такъ дороги: Московско-Брест. съ движ. въ 22.51 поѣзд. имѣеть рае. въ 2.74 р

Екатериненская	22.34	2.26
Сызрано-Вяземская	21.10	2.21
Южныя	23.88	2.47

Взявъ за норму требуемый расходъ на 10.000 осе-верстъ въ 2.70 р., мы получимъ перерасходъ на Сѣверо-Западныхъ ж. дорогахъ равнымъ на 10.000 осе-верстъ 2 руб., а весь перерасходъ на дорогахъ опредѣлится при такомъ разчетѣ въ (90.463 десяти тысячъ осе-верстъ \times 2 =) 180.926 р.

Юго-Западные дороги при пробѣгѣ въ 20.000 поѣздовъ на версту ежедневно расходуютъ на 10.00 осе-верстъ вагоновъ 3.14 р. или гораздо больше чѣмъ дороги съ болѣе слабымъ движеніемъ, какъ то:

Риго-Орловск. при густотѣ движ. въ 17.18 поѣзд. им. расх.	2.61 р.
Привисляндскія	18.67 2.71
Полѣвскія	13.61 2.69
Пермская	14.59 2.00
Либаво-Роменская	16.62 3.12

(Сызрано-Вяземская, густота движенія которой больше Юго-Западныхъ всего лишь на 1.4. поѣзда расходуетъ на 0.93 р. меньше). Ясно, что для густоты движенія въ 20 поѣздовъ на версту ежедневно, расходъ въ 3.14 р. является чрезмѣрнымъ. Справедливѣе будетъ взять расходъ (при сравненіи съ дорогами обладающими менѣе густымъ движеніемъ) въ 2.50 руб. Перерасходъ на 10.000 осе-верстъ на Юго-Западныхъ дорогахъ будетъ въ такомъ случаѣ 0.64 руб., а на всѣхъ дорогахъ (154.863 десяти тысячъ осе-верстъ \times 0.64 р.) 99.114 р.

Четвертая дорога, бросающаяся въ глаза своимъ крупнымъ расходомъ на 10.000 осе-верстъ—Закавказская. При густотѣ въ 16.43 поѣзда на версту ежедневно она расходуетъ 4.07 рубля, т. е. (см. выше) больше Полѣвскихъ, Пермской, а также Либаво-Роменской. Норма в 2.50 руб., взятая нами для Закавказской дороги, даетъ перерасходъ округло 1.50 р. на 10.000 осе-верстъ, а всего на дорогу (51.918 десяти тысячъ осе-верстъ) 77.877 руб.

Уже этотъ несовершенный подсчетъ перерасходовъ ¹⁾ даетъ общую сумму перерасхода по 4 дорогамъ въ 476.652 р.

Въ слѣдующій 1909 г. расходъ по этой главѣ уменьшился на Закавказской на 21.500 р. и на Самаро-Златоустовской на 8.600 р. На остальныхъ же расходъ не только не понижался, но даже возрасталъ. Объясненіе Сѣверныхъ дорогъ относительно дороговизны управленія службой V-го от-

1) Такимъ же пользуется и Н. Петровъ для 1907 г., но только для Сѣверныхъ и Закавказской ж. д. стр. 98.

дѣла состояли въ указаніи на то, что вся сѣть Сѣверныхъ ж. дорогъ раздѣлена на 6 самостоятельныхъ отдѣленій вмѣсто одного на Таишентской и вмѣстѣ съ тѣмъ требуетъ дополнительнаго расхода на содержаніе штатовъ и конторъ пяти отдѣленій въ суммѣ 51.027 р. Раздѣленіе сѣти на 6 отдѣленій объяснено было своеобразностью расположенія линий Сѣверныхъ ж. дорогъ, отсутствіемъ соединенія сѣверной сѣти съ южной и примыканіемъ Сѣверныхъ ж. дорогъ къ чужимъ дорогамъ въ 4-хъ пунктахъ (С.-Петербургъ, Рыбинскъ, Вяткѣ и Новкѣ). ¹⁾

Глава вторая. Содержаніе станціонной службы повысилось съ 22.438.086 р. до 45.942.939 р., а на 10.000 осе-верстѣ съ 26.47 р. до 36.30 р. или на 40.2%. Увеличивъ расходъ на 10.000 осе-верстѣ на 15.5% и, помноживъ полученную цифру на весь пробѣгъ (12.657 мил. осе-верстѣ), получимъ необходимый расходъ въ 37.7 мил. р., а перерасходъ въ 8.250 т.р.

Глава третья. Расходы по службѣ поѣздовъ (главн. образомъ по содержанію кондукторскихъ бригадъ) поднялись съ 8.350.773 р. до 10.206.474 р., а на 10.000 осе-верстѣ съ 9.85 р. до 12.80 р. или на 29.95%. Вычислимъ перерасходъ и по этой главѣ тѣмъ же способомъ, что въ предыдущей главѣ. Онъ оказался равнымъ 1.797.968 р. Къ 1910 году расходъ повзился на 5 дорогахъ: Либаво-Роменской на 66 т. руб., Московско-Курской 186 т. руб., Привисляндской 175 т. руб., Юго-Западныхъ 435 т. руб. и Южныхъ 142 т. руб., а всего на 1.004 т. руб.

Глава четвертая. Расходы по телеграфу и телефону поднялись съ 4.271.723 р. до 8.761.301 р., а на версту съ 137.52 р. до 273.93 р. или на 46.1%. Возрастаніе на столь крупную цифру расхода по телеграфу и телефону объясняется проведеніемъ телеграфа не менѣе значительныя станціи, а телефона во всѣ сторожевыя и путевыя будки, вѣдѣствіе чего перерасхода въ главѣ не будетъ.

Перерасхода по IV^ю отдѣлу будетъ всего 10.525.059 р., по всей же группѣ перерасхода будетъ 54.700.927 р., общая сумма расходовъ по 2-й группѣ должна была бы составить такимъ образомъ не 314.5 мил., а 262 мил. р.

¹⁾ См. Матеріалы по обследованію ж. дорогъ Сѣверныхъ ж. дорогъ выпускъ 52-ой Трудовъ Особой Высшей Комиссіи стр. 152—153.

В. ТРЕТЬЯ ГРУППА.

VI. Особые обязательные расходы. VII. Расходы вызываемые чрезвычайными обстоятельствами. VIII. Расходы по финансовым и дополнительным предприятиям. IV. Расходы по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ.

Съ 1908 г. по 1911 г. наблюдалось сокращеніе по отдѣлу особыхъ обязательныхъ расходовъ въ суммѣ 433.176 р., но это сокращеніе произошло за счетъ уничтоженія отчислений на содержаніе ж.-дорожныхъ училищъ, сокращеніе совсѣмъ не желательное, почему отдѣлъ этотъ не содержать въ себѣ перерасходовъ.

Отдѣлы расходовъ вызываемыхъ чрезвычайными обстоятельствами и расходовъ финансовыхъ и дополнительныхъ предприятий содержать въ себѣ перерасходъ въ 3 мил. руб.

Къ 1911 году расходы по отдѣлу финансовыхъ и дополнительныхъ предприятий сократились на 160.573 руб.

Расходы по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ возрасли съ 6.968.733 руб. до 18.723.878 руб., а на 10.000 осе-верстѣ съ 8.22 р. до 14.88 р. или на 81.1%. Взявъ среднюю цифру расхода на 10.000 осе-верстѣ въ 11.55 руб. и умноживъ ее на весь пробѣгъ вагоновъ, получимъ необходимый расходъ въ 14.188.858 руб. и перерасходъ въ 4.535.020 руб.

Перерасходъ по третьей группѣ составитъ не менѣе 7.535.020 руб.

Перерасходъ по всѣмъ группамъ составитъ:

по 1-ой	1.005.338 руб.
„ 2-ой	54.700.927 руб.
„ 3-ей	7.535.020 руб.
а всего	<u>63.241.335 руб.</u>

Эта цифра нисколько не преувеличена, а скорѣе преуменьшена. Расходы по всей сѣти казенныхъ жел. дорогъ, бывшіе въ 1908 г. равными 392.1 мил., упали къ 1911 г. до 372.0 мил. или на 20 мил. рублей. Н. Петровъ опредѣляетъ для 1907 г. перерасходъ въ суммѣ 48.226.400 рублей.¹⁾ т. е. въ цифрѣ довольно далекой отъ нашей, отчасти потому, что онъ взялъ не 1908 годъ, въ которомъ чрезвычайный ростъ расходовъ продолжался, а предшествовавшій 1907 годъ.

¹⁾ Н. Петровъ. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ стр. 159.

Глава 5-я.

Причины перерасходовъ и иное ичисленіе ихъ.

Какъ только что было высчитано—излишнихъ расходовъ въ теченіе 10 лѣтъ 1898—1908 года было сдѣлано не меньше 63.2 мил., которые содѣйствовали уменьшенію на такую же сумму чистаго дохода всей казенной сѣти Европейской Россіи. Безъ этихъ расходовъ чистый доходъ сѣти вмѣстѣ съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда былъ бы 186.945.732 р., который за покрытіемъ обязательныхъ платежей въ суммѣ 108.478.467 р. далъ бы остатокъ чистаго дохода въ 78.467.265 р., а этотъ остатокъ далъ бы на затраты государственнаго казначейства, въ суммѣ 1.364.704.297 р., процентъ въ размѣрѣ 5.75%, а вовсе не 1.13%, какъ оказалось въ дѣйствительности.

Мы говорили уже выше, что уменьшеніе чистаго дохода казенныхъ дорогъ обратило на себя вниманіе правительства и вызвало къ жизни Особую Высшую Комиссію Иващенкова для разсмотрѣній причинъ убыточности русской желѣзнодорожной сѣти. Практическихъ результатовъ, какъ мы говорили уже, работы комиссіи не имѣли, но тѣмъ не менѣе комиссіей были указаны нѣкоторыя основныя причины убыточности, которыя играли въ ухудшеніи хозяйства ж. дорогъ большую роль. Комиссія указала на двѣ важныя причины удорожавшихъ стоимость эксплуатаціи: I) Удорожаніе въ послѣдніе годы стоимости топлива, матеріаловъ и стоимости труда служащихъ, какъ естественную причину увеличенія расходовъ и II) ростъ сверхмѣтныхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, неоправдываемыхъ соответствующимъ возрастаніемъ доходовъ а) вслѣдствіе неудовлетворительнаго на нѣкоторыхъ дорогахъ пользованія подвижнымъ составомъ для коммерческихъ грузовъ, пассажирскаго (перевозка на этихъ дорогахъ поѣздовъ съ очень малой средней нагрузкой вызываетъ лишній пробѣгъ поѣздовъ и паровозовъ, а слѣдовательно и лишніе расходы) и хозяйственнаго движенія и, б) вслѣдствіе численности служащихъ и рабочихъ, оказывающихся на нѣкоторыхъ дорогахъ въ избыткѣ, трудно объяснимомъ и приносящемъ безъ сомнѣнія крупный ущербъ.

Кромѣ этихъ двухъ основныхъ причинъ необходимо указать еще на двѣ, имѣвшихъ большое значеніе: III) неудовлетворительный ремонтъ пути и IV) неудовлетворительное состояніе мастерскихъ казенныхъ дорогъ.

Двѣ важныхъ причины роста расходовъ были указаны такимъ образомъ комиссіей Иващенко: неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ, увеличившимся къ тому же сверхъ потребности эксплуатаціи и увеличеніе штатовъ служащихъ и рабочихъ. Пользуясь указанными причинами, попробуемъ исчислить перерасходы иначе, чѣмъ мы это сдѣлали въ предшествовавшей главѣ. Неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ проявлялось въ указанномъ періодѣ: во 1-хъ въ пользованіи паровозами, увеличеніи (въ десятилѣтіе 1898—1908 г.) пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ, во время маневровъ и въ тягѣ поѣздовъ двумя паровозами и во 2-хъ въ пользованіи пассажирскими и товарными вагонами. Посмотримъ сперва какія требованія предъявляетъ хозяйственная утилизація подвижного состава къ управленію дороги, и въ какой мѣрѣ неудовлетворительная утилизація этого состава вліяла на ростъ расходовъ.

Хозяйственность использованія подвижного состава обуславливается правильностью постановки слѣдующихъ элементовъ движенія, принимаемыхъ нами за идеаль, приближеніе къ которому должно явиться цѣлью эксплуатационнаго отдѣла управленія каждой дороги, т. е. при нихъ достигается максимальная экономія труда и матеріала. Этими элементами должны быть:

1. Доведеніе пробѣга паровозовъ до возможнаго минимума при провозѣ опредѣленнаго количества грузовъ или числа пассажировъ.
2. То же для пробѣга поѣздовъ.
3. Увеличеніе до максимума состава товарныхъ поѣздовъ.
4. Увеличеніе до максимума: а) населенности пассажирскихъ вагоновъ и б) нагрузки товарныхъ вагоновъ.
5. Ускореніе до максимума движенія и его улучшеніе.
6. Повтореніе всѣхъ предшествующихъ правилъ (1, 2, 3, 4, 5) и для хозяйственныхъ перевозокъ.

Указанія правила эксплуатаціи ведутъ къ наибольшей экономіи слѣдующимъ образомъ: 1) чѣмъ меньше число слѣданныхъ паровозами верстъ для перевозки на одномъ и томъ же разстояніи одного и того же числа пассажировъ и количества грузовъ—тѣмъ меньше расходовъ на топливо и прислугу паровозовъ, водоснабженіе и т. д., что достигается сокращеніемъ пробѣга одиночныхъ паравозовъ, замѣной поѣздовъ съ двумя паровозами поѣздами съ однимъ паровозомъ, сокращеніемъ маневрированія паровозовъ и т. д.; 2) чѣмъ

меньше число сдѣланныхъ поѣздами верстъ для провоза одного и того же количества пассажировъ и грузовъ на одномъ и томъ же разстояніи, тѣмъ меньше расходовъ на смазку, освѣщеніе, отопленіе, водоснабженіе, ремонтъ вагоновъ, поѣздную прислугу и т. д.; 3) чѣмъ больше составъ поѣзда, тѣмъ самымъ уже нужно меньше поѣздовъ и паровозовъ (т. к. сила послѣднихъ будетъ использоваться полнѣе), чѣмъ достигается сокращеніе расходовъ на топливо, содержаніе и ремонтъ излишнихъ паровозовъ, содержаніе, отопленіе, освѣщеніе, ремонтъ и т. д., вагоновъ, на паровозную и поѣздную прислугу и т. д.; 4) чѣмъ больше населеніе пассажирскихъ и нагрузка товарныхъ вагоновъ тѣмъ, при одномъ и томъ же составѣ поѣзда, требуется меньшее количество паровозовъ, поѣздовъ и вагоновъ и, слѣдовательно тѣмъ меньше нужно расходовъ (по 1 и 2); 5) чѣмъ быстрѣе будетъ совершаться движеніе, тѣмъ полнѣе будетъ использованіе силы и работоспособности подвижного состава и тѣмъ меньше нужно будетъ послѣдняго, т. к. количество подвижного состава на единицу груза (напр. 1 м. п.) будетъ меньше, что влечетъ за собой сокращеніе расходовъ по приобрѣтенію новаго подвижного состава и содержанію при немъ прислуги; 6) соблюденіе тѣхъ же правилъ (1, 2, 3, 4, 5) должно имѣть мѣсто и для хозяйственнаго движенія.

Приближеніе къ наибольшей экономіи на ж. дорогахъ будетъ наблюдаться только при соблюденіи всѣхъ этихъ правилъ, применимыхъ однако въ полной мѣрѣ только на дорогахъ магистральныхъ или со значительнымъ движеніемъ, но никакъ не на подъездныхъ путяхъ и вѣткахъ, обладающихъ къ тому же очень часто слабымъ пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ.

Для исполненія указанныхъ правилъ наивыгоднѣйшаго пользованія подвижнымъ составомъ необходимо еще цѣлый рядъ иныхъ условий какъ-то: 1) наиболѣе успѣшный ремонтъ паровозовъ и вагоновъ, доставляющій наибольшее количество ихъ годное для движенія, т. е. удовлетворительное состояніе мастерскихъ ж. дорогъ; 2) наивыгоднѣйшій оборотъ подвижного состава при помощи рациональнаго распредѣленія его подъ нагрузку по станціямъ; 3) доведеніе продолжительности нагрузки, выгрузки и простоя вагоновъ до минимума ¹⁾ и т. д.

¹⁾ См. В. А. Мясоедовъ-Ивановъ. Курсъ эксплуатаціи ж. дор. Служба движенія. Приложение къ журналу „Мулъ-Собщенія“ 1910 г. стр. 128.

Теперь—разсмотримъ какъ соблюдались эти правила утилизации подвижного состава въ періодъ 1898—1908 г. ¹⁾

1. Неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ.
(Первая причина).

1) Неудовлетворительное пользованіе паровозами. а). Мы видѣли, что уже одинъ пробѣгъ паровозовъ безъ поѣздовъ съ 27% пробѣга всѣхъ паровозовъ поднялся до 37.11%, или возросъ на цѣлую $\frac{1}{3}$ сверхъ потребности движенія на дорогѣ. Подобный лишній пробѣгъ паровозовъ, помимо увеличенія количества паровозовъ на сѣти, вызвалъ тѣмъ самымъ и увеличеніе смазочныхъ матеріаловъ, ремонта, штатовъ служащихъ и т. д. на казенной сѣти. Этотъ излишній расходъ можно опредѣлить не меньше 5.640 т. р., т. е. въ 10.11% всѣхъ расходовъ на отопленіе паровозовъ, по главѣ 2-ой отдѣла V (56.388 т. р.) и по ремонту паровозовъ по главѣ 5-ой V отдѣла (26.034.9 т. р.) въ размѣрѣ 2. 606 т. р., а всего въ 8.246.000 руб. б). Этимъ излишнимъ пробѣгомъ паровозовъ безъ поѣздовъ не исчерпываются однако недостатки пользованія паровозами на казенной сѣти Европейской Россіи. Обращаясь къ росту количества товарныхъ паровозовъ, мы замѣчаемъ слѣдующее явленіе: съ 0.79 оси на версту протяженія распредѣленіе паровозовъ достигло 1.18 оси или поднялось на (0.39 оси) 49.4%. И въ то же время на каждую ось паровоза провозъ грузовъ упалъ съ 205.550 пудовъ до 182.171 пуда, а пробѣгъ грузовъ съ 55.194 тыс. до 42.864 т. Паденіе количества грузовъ на ось паровоза шло неуклонно изъ года въ годъ и лишь въ годы русско-японской войны претерпѣло нѣкоторыя измѣненія. Число паровозовъ на версту было увеличено, такимъ образомъ, до крайней мѣры въ $1\frac{1}{2}$ раза, а количество груза на каждый паровозъ (или ось его) не только не увеличилось (что должно было подразумеваться само собой, вслѣдствіе употребленія паровозовъ упрощеннаго типа), но даже не осталось на старомъ уровнѣ, а сильно пало. Для исчисленія излишнихъ расходовъ, произведенныхъ въ 1908 году, вслѣдствіе увеличенія количества паровозовъ и паденія средняго количества грузовъ, перевозимаго при помощи паровозовъ, мы вычтемъ сначала изъ общаго количества паровозовъ—излишнее увеличеніе паровозовъ безъ поѣз-

¹⁾ Авторъ упустилъ изъ виду при исчисленіи, что въ 1903 году въ счетъ казенныхъ ж. дорогъ вошла Москов. Ярослав.-Архангельская дорога, вслѣдствіе чего естественно долженъ былъ увеличиться общій пробѣгъ паровозовъ, поѣздовъ и вагоновъ казенной сѣти. Но отъ этого вовсе не должны были сильно измѣниться расходы на измѣритель.

довъ равное 10.11%. Въ 1908 году осей паровозовъ—было 37.699, а за вычетомъ изъ нихъ осей вышеозначеннаго излишка паровозовъ, получимъ 33.929 осей, на каждую изъ которыхъ уже ляжетъ не 42.864 т. пудо-верстѣ груза, а 47.933 т., иначе меньше 1898 года на $(55.194 \text{ т.} - 47.933 = 7.261 \text{ т.} \cdot \frac{55.194}{100} =)$ 13.2%. Такимъ образомъ еще около 13.2% всѣхъ паровозовъ (при нормѣ 1898 года), или остатка расходовъ по отопленію паровозовъ (50.784 т. р. по службѣ тяги), т. е. 6.698.736 руб. затрачиваются совершенно непроизводительно. Тоже и по ремонту ихъ 3.093 т. р. А всего, слѣдовательно, несовершенная утилизація существующихъ паровозовъ (увеличеніе числа ихъ сверхъ потребности движенія)—принесла въ 1908 г. по сравненію съ 1898 г. убытка 18.037.736 р.

Годы	число осей	перевезен. грузовъ въ м. п.	пробѣгъ на 1 ось грузовъ въ мил. п.—в.	на 1 ось пар. п.		число верстѣ на 1 ось
				пар. п.	пуд.—в.	
1898	17.968	3.693.383	991.729	205.550	55.194	22.759 0.79
1903	28.988	5.800.132	1.392.246	200.080	48.020	28.962 —
1908	37.699	6.867.842	1.615.926	182.171	42.864	31.896 1.18

Нельзя не отмѣтить, что на дурную утилизацію паровозовъ повліяло громадное количество старыхъ паровозовъ, прослужившихъ свыше 25 лѣтъ, каковыхъ было къ 1-му мая 1909 г.—4.136 (выстроенныхъ до 1885 г.) или 27% общаго количества ихъ (15.254)¹⁾.

2) Неудовлетворительное пользованіе вагонами наблюдалось, какъ въ отношеніи пассажирскихъ, такъ и товарныхъ вагоновъ. Количество пассажирскихъ вагоновъ было увеличено сверхъ потребности, вслѣдствіе чего число пассажировъ на одну ось пассажирскаго вагона не поднялось, а упало съ 4.45 въ 1898 г. до 3.91 въ 1908 г., т. е. упало на 12.3%. На эту цифру нужно уменьшить количество пассажирскихъ вагоновъ, а слѣдовательно и расходы по содержанію кондукторскихъ бригадъ, расходы по производству ремонта пассажирскихъ вагоновъ и т. д.

Въ виду невозможности отдѣлить по Свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля расходы по содержанію кондукторскихъ бригадъ пассажирскихъ поѣздовъ отъ содержанія бригадъ на товарныхъ поѣздахъ, мы обратимся лишь къ ремонту пассажирскихъ вагоновъ, который потребовалъ въ 1908 году 7.557.521 руб. Сокращая эту сумму на 12.3%, получимъ

¹⁾ См. Куальжинскій и Эльвинъ. Паровозный паркъ каз. ж. дор. вып. 44 Тр. Ос. В. К. стр. 35.

по этой статьѣ перерасходъ въ 997.590 р. Столь незначительная цифра показываетъ, что перерасходъ исчисленъ нами невѣрно. Попробуемъ опредѣлить его иначе. Число пассажировъ на ось вагона уменьшилось на (4.45 ч.—3.91 ч.) 0.54 ч., что можно считать за убытокъ казны на ось пассажирскаго вагона. Такъ какъ выручка съ версты съ платнаго пассажира была въ 1908 г. 0.79 коп., то убытокъ на ось вагона будетъ равенъ 0.42 коп. Весь же убытокъ казенной сѣти Европейской Россіи будетъ равенъ произведенію пробѣга осей пассажирскихъ вагоновъ (2.870 мил. в.) на убытокъ оси пассажирскаго вагона или 12.054.002 руб. (весь доходъ отъ пассажирскаго движенія 105.1 мил. р.).

Еще болѣе яркій примѣръ чрезмѣрности количества подвижнаго состава на версту показываютъ товарные вагоны. Въ 1898 г. ихъ было 5.26 осей на версту, а въ 1908 г. 8.45 осей или больше на 60.6%.

Годы	Число осей	На ось вагон.	На 1 вагонъ	Осей вагоновъ
	тов. вагон.	пудовъ.	1000 пуд.-в.	на 1 версту.
1898	119.909	30.827	8.277	5.26
1903	198.799	29.176	7.003	6.86
1908	270.437	25.395	5.975	8.45

Число пудовъ груза, перевезенныхъ осью вагона въ теченіи всего года, уменьшилось съ 30.827 п. до 25.395 п. или на 17.6%. Обращаясь къ содержанію кондукторскихъ бригадъ, мы видимъ, что оно равно было 16.206.474 руб. Вычитывая 16% (а не 17.6, т. к. изъ этой цифры нужно вычесть содержаніе излишнихъ кондукторскихъ бригадъ на пассажирскихъ поѣздахъ—12.3%), получимъ цифру перерасхода въ 2.593.040 р. Расходъ на ремонтъ товарныхъ вагоновъ (13.088.604 р.) даетъ излишекъ въ 2.094.196 руб. Нагрузка вагоновъ дала излишка 422.588 руб. Наемъ подвижнаго состава даетъ 1.049.800 руб. перерасхода. Содержаніе вагоновъ (9.021.314 р.) при исчисленіи все тѣхъ же 16%, даетъ перерасходъ въ 1.443.408 руб. А всего служба товарныхъ вагоновъ (вмѣстѣ съ излишнимъ расходомъ по ремонту, содержанію и найму подвижнаго состава) несла въ себѣ перерасхода не меньше 7.603.032 р.

Общій же перерасходъ по пользованію пассажирскими и товарными вагонами былъ 19.657.034 рубля.

Вслѣдствіе несовершенства статистики въ Свѣдѣніяхъ Государственнаго Контроля за 1898 г., отсутствія данныхъ о составѣ товарныхъ поѣздовъ казенной сѣти Европейской

Россіи, данныхъ о населенности и нагрузкѣ вагоновъ, а также о скорости движенія поѣздовъ, мы не можемъ прослѣдить насколько точно соблюдались остальные правила хозяйственности использования подвижного состава.

Что касается пользованія подвижнымъ составомъ для перевозки хозяйственныхъ грузовъ, то оно также было весьма неудовлетворительно. Въ 1898 г. ихъ было перевезено 889.852 тысячи пудовъ или 17.88% общаго количества грузовъ (4.976.017 т. п.), а въ 1908 г. уже (1.540.692 т. п. или 18.11% общаго количества (8.505.864 т. п.), что вызвало излишнее возрастаніе расхода по таксировкѣ служебныхъ перевозокъ съ 3.74% до 4.78% общихъ расходовъ или на 1.04%. Перерасходъ будетъ (1.04% отъ 324.6 мил. р.) 3.365.597 руб.

Всего перерасходовъ вслѣдствіе неудовлетворительнаго пользованія подвижнымъ составомъ будетъ:

отъ пользованія паровозами	18.037.736 р.
отъ пользованія пассажирск. и товарн. вагон.	19.657.034 р.
отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	3.365.597 р.
а всего	41.060.367 р.

Неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ явилось слѣдствіемъ безхозяйственности мѣстныхъ и центрального управленій, вытекавшей, главнымъ образомъ, вслѣдствіе недостатковъ всей административной организаціи казенныхъ ж. дорогъ.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію вліянія на ростъ расходовъ увеличенія штатовъ и числа рабочихъ, указаннаго еще комиссіей Иващенкова.

II. Увеличеніе штатовъ служащихъ и рабочихъ (вторая причина).

Комиссія Иващенкова, не считая для себя возможнымъ, по недостаточности имѣющихся данныхъ, входить въ подробное разсмотрѣніе поводовъ, вызвавшихъ возрастаніе числа служащихъ на сѣти казенныхъ ж. дорогъ, признала лишь, что возрастаніе это является одной изъ существенныхъ причинъ повышенія эксплуатационныхъ расходовъ за послѣдніе годы¹⁾. Комиссія взяла лишь цифры постоянныхъ служащихъ за 1897 г. 159.077 и 1901 годъ 214.728. При отнесеніи этихъ цифръ къ веретъ оказалось, что въ 1897 году

¹⁾ См. Журналъ комиссіи стр. 107—119 и книги П. Петрова. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русс. ж. дорогахъ стр. 1—2 и о хозяйственности управленій ж. дорогъ стр. 13.

на версту протяженія приходилось 7.48, а въ 1901 г.— 7.76, т. е. на 0.28 человекъ больше. Повышеніе этой нормы обусловило повышеніе въ 1901 г. эксплуатаціонныхъ расходовъ на 3 милліона руб. Хотя обстоятельство это указало, что и весьма незначительное увеличеніе количество рабочихъ на версту вызываетъ измѣненія въ расходахъ, комиссія, какъ мы видѣли, оставила этотъ вопросъ въ сторонѣ. Да къ стати и особая высшая комиссія Н. Петрова мало выяснила этотъ вопросъ, замѣтивъ въ одномъ изъ первыхъ выпусковъ своихъ трудовъ (о числѣ служащ. и рабочихъ на рус. ж. дорогахъ), что „представляются весьма вѣроятными излишніе расходы исчисляемые нѣсколькими и довольно многими милліонами. Въ настоящее время при повышенной противъ прежнихъ дѣтъ заработной платѣ, неосторожное содержаніе мелкихъ служащихъ должно выражаться еще большими лишними расходами“. Не пытаясь въ нѣсколькихъ строкахъ подробно вычислить возможные лишніе расходы отъ чрезмѣрнаго увеличенія штатовъ, попробуемъ все же исчислить эти расходы. Разматривая таблицы служащихъ на казенной сѣти въ 1898 г. ¹⁾ и въ 1908 г. ²⁾, замѣчаемъ, что число всѣхъ служащихъ повысилась (съ 1898 по 1908 г.) на версту съ 12.64 до 15.05 человекъ или на 19.9%, число постоянныхъ служащихъ съ 7.30 до 8.16 или на 11.8%, число временныхъ рабочихъ съ 0.62 до 0.62, или осталось прежнимъ, число поденщиковъ съ 4.52 до 6.15 или на 36.1%.

Обращаясь къ отдѣлу службъ, находимъ, что число постоянныхъ служащихъ управленія дорогой, которое должно было бы уменьшиться на версту или же оставаться неизмѣннымъ, возрасло на версту съ 0.652 до 0.788 или на (0.136) 20.9%. Число рабочихъ по службѣ пути возрасло на версту на 6%, по службѣ тяги на 14.4%, по службѣ движенія на 14.9%. Такъ какъ размѣръ содержанія рабочихъ опредѣляется размѣромъ ихъ потребностей и не можетъ быть поэтому преувеличеннымъ, мы для исчисленія перерасхода, вызываемаго излишнимъ количествомъ рабочихъ, возьмемъ за средній заработокъ среднее содержаніе рабочаго въ 1908 г., которое было равно (152.8м.р.: 339.9 тыс. чел.) 449 р. въ годъ. Число излишнихъ рабочихъ на версту въ 1908 г. по сравненію съ 1898 г. (0.86 чел.), помноженное на средній заработокъ (449 руб.) дастъ намъ излишній расходъ на содержаніе рабочихъ

¹⁾ Статист. сборникъ Мин. Пут. Сообш. выпускъ 66 таблица XII и выпускъ 106 таблица XII.

на версту въ 386 руб. 14 коп., а по всей сѣти 16.043.048 р.

Подробнымъ же способомъ вычислимъ перерасходъ по содержанию излишнихъ поденныхъ рабочихъ.

Средній заработокъ поденнаго рабочаго равенъ (79.711.073: 255.472) 312 руб., излишній расходъ на версту 508 р. 56 к., а по всей сѣти 21.133.211 р.

Весь перерасходъ по содержанию лишнихъ постоянныхъ и поденныхъ рабочихъ 37.179.259 р.

Число же временныхъ рабочихъ даже упало на версту съ 0.622 чел. до 0.617 чел., почему перерасходъ оно не могло дать.

III. Неудовлетворительный ремонтъ пути (третья причина).

Неудовлетворительная пропитка шпаль составами предохраняющими отъ гніенія и порчи вела къ ихъ преждевременной смѣнѣ. Смѣна же шпаль, практиковавшаяся на нашей сѣти, была сплошная, влѣдствіе чего масса шпаль еще годныхъ для службы и не пострадавшихъ отъ времени и погоды принуждена была выкидываться и замѣняться новыми. Неудовлетворителенъ былъ и ремонтъ насыпи и рельсъ. Перерасходъ по ремонту пути, верхняго строенія и зимняго ремонта нечисленъ нами въ 8.1 мил. руб. (Надзоръ за путемъ и ремонтъ его, глава 2).

V. Неудовлетворительное состояніе мастерскихъ (четвертая причина).

Четвертой важной причиной роста расходовъ является неудовлетворительное состояніе мастерскихъ, вызывающее громадные перерасходы по ремонту паровозовъ и вагоновъ.¹⁾ За отсутствіемъ способовъ точно опредѣлить всю излишнюю работу производимую мастерскими, а слѣдовательно и перерасходы, происходящіе отъ этой причины, мы принуждены будемъ, главнымъ образомъ, разсмотрѣть только недостатки этихъ мастерскихъ.

Особая коммисія Шукіна, образованная при министерствѣ путей сообщенія для разсмотрѣнія состоянія мастерскихъ казенныхъ ж. дорогъ. (послѣ выраженія пожеланія объ этомъ Госуд. Думой 9 марта 1910 года)²⁾, нашла при ближайшемъ разсмотрѣніи слѣдующіе недостатки ихъ организаціи:

1. а) многочисленность 53 главныхъ мастерскихъ для крупнаго исправленія подвижнаго состава, таковое явленіе объясняется исторически—составленіемъ казенной сѣти изъ

¹⁾ П. Петровъ, Причины дефицитовъ рус. ж. дорожной сѣти въ первые годы XX вѣка, стр. 14.

²⁾ Свен. отч. Гос. Д. III соз. 3 сессіи 67 засѣд., стр. 224—332.

отдѣльныхъ частныхъ дорогъ, изъ которыхъ каждая имѣла для крупнаго исправленія своего подвижнаго состава, собственныхъ мастерскія. Въ настоящее время наряду съ мастерскими, выпускающими изъ большого ремонта въ теченіи года 100—180 паровозовъ, имѣются мастерскія, выпускающія 30, 20, 10 и менѣе паровозовъ. ¹⁾ Кромѣ того эти многочисленныя мастерскія распределены по сѣти; б) случайно ²⁾ и в) неравномѣрно, т. е. такъ какъ, нужно было прежнимъ ихъ собственникамъ частнымъ компаніямъ. Въ настоящее время эта многочисленность небольшихъ и случайно распределенныхъ мастерскихъ для общаго веденія хозяйства казенной сѣти оказывается весьма вредной. 2. Недостаточность площади крытыхъ помѣщеній, вслѣдствіе чего ремонтъ вагоновъ на многихъ дорогахъ производится подъ открытымъ небомъ, отъ чего не можетъ не понижаться продуктивность работы мастерскихъ. 3. Несоответствіе размѣровъ зданій мастерскихъ современному типу подвижнаго состава, т. к. большая часть ихъ были построена около 40 лѣтъ назадъ и для современнаго типа тяжелыхъ и длинныхъ паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ совершенно непригодна. 4. Неудовлетворительность оборудованія. Станки и машины, которыми оборудованы мастерскія, чрезвычайно устарѣли, относясь главнымъ образомъ ко времени 1868 г. Это явленіе объясняется тѣмъ, что никакихъ почти реорганизаций мастерскихъ не производилось и каковыми онѣ были въ рукахъ частныхъ обществъ въ періодъ 1868—1895 г., такими онѣ и остались, когда дороги перешли въ казну ³⁾. 5-ой причиной, не отмѣченной комиссіей Щукина, является низкая образовательная подготовка мастеровъ и служащихъ, а также и самихъ начальниковъ мастерскихъ. При самомъ добросовѣстномъ отношеніи къ дѣлу со стороны завѣдующихъ ремонтъ подвижнаго состава продуктивность мастерскихъ не можетъ быть значительно повышена, т. к. эти завѣдующіе совершенно незнакомы съ той громадной эволюціей, которая произошла въ машиностроеніи въ послѣдніе 10 лѣтъ, съ тѣми новыми принципами въ заводскомъ и фабричномъ внутреннемъ хозяйствѣ, которые выдвинула впередъ эта эволюція ⁴⁾ и, которые

¹⁾ Докладъ комиссіи о путяхъ сообщенія № 834 Гос. Думѣ IV соз. II сессіи по законопроекту министра путей сообщенія № 16043 стр. 1, 2.

²⁾ Рицconi. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паров. и Москов. вагоновъ, мастерск. Московско-Курской и главн. мастерск. Московско-Врестской ж. дор. Стр. 67.

³⁾ Антошинъ. Свѣд. и данныя о мастерск. русск. ж. дор. и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Стр. 80, 81 и 17.

⁴⁾ Рицconi. Отчетъ по осмотру. Стр. 22.

произвели въ промышленности Западной Европы громадный переворотъ.

Разоросанность, многочисленность, небольшіе размѣры, въ связи съ необорудованностью и низкой подготовкой служащихъ и начальниковъ мастерскихъ, пользующихся устарѣлыми станками и приемами работы, никогда не дадутъ удовлетворительной производительности въ дѣлѣ ремонта подвижного состава, какъ бы велики ни были частичные расходы на улучшеніе мастерскихъ. Для сокращенія излишне производимыхъ расходовъ по ремонту подвижного состава необходимо устройство нѣсколькихъ новыхъ крупныхъ мастерскихъ (лучше по англійскому типу), способныхъ вполне удовлетворять потребностямъ ремонта въ мѣстахъ наибольшихъ скрещеній ж. дорожныхъ линій. Это тѣмъ болѣе необходимо, что еще недавно, какъ разъ въ годы разсматриваемаго періода (1906-1909 г.), казеннымъ ж. дорогамъ приходилось прибѣгать къ услугамъ частныхъ заводовъ и мастерскихъ частныхъ ж. дорогъ, что обходилось несравнимо дороже и было несравнимо хуже чѣмъ еслибы подвижной составъ чинился въ достаточно хорошо оборудованныхъ мастерскихъ казенныхъ ж. дорогъ¹⁾.

Содержаніе мастерскихъ достигло къ 1908 г. 9.673.113 р. Перерасходъ по нимъ мы исчислили въ 2.078.906 р. но онъ, конечно гораздо выше.

Всего перерасходъ по дурному использованию подвижного состава и его чрезмѣрному увеличенію	41.1	мил. руб.
чрезмѣрному увеличенію числа рабочихъ	37.2	" "
ремонту мастерскихъ	2.1	" "
ремонту пути	8.1	" "
а всего	88.5	" "

Возможно что эта цифра перерасхода преувеличена. Въ перерасходахъ по дурному использованию подвижного состава могутъ содержаться цифры по перерасходу по чрезмѣрному увеличенію рабочихъ, въ перерасходахъ по увеличенію рабочихъ, и ремонту мастерскихъ — цифры перерасхода по дурному использованию подвижного состава, почему цифру перерасхода лучше уменьшить, напримѣръ до той же цифры 63 м. руб., которая получена нами раньше. Итакъ теперь мы можемъ отмѣтить основныя причины перерасхода. Онъ были:

- 1) чрезмѣрное увеличеніе подвижного состава и удовлетво-

¹⁾ Антошинъ. Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русс. ж. дор. и о нѣкотор. иностранныхъ стр. 3.

рительное пользованіе имъ; 2) неудовлетворительное состояніе многихъ ж. дорожныхъ мастерскихъ для ремонта подвижного состава; 3) неудовлетворительное состояніе ремонта пути, что явствуетъ изъ исчисленной цифры перерасхода и сокращеніямъ послѣдующихъ лѣтъ и что выражалось въ весьма неэкономной сплошной смѣнѣ шпалъ и неудовлетворительныхъ способахъ ихъ пропитки для предохраненія отъ преждевременной порчи; 4) неудовлетворительная организація хозяйственныхъ перевозокъ; 5) чрезмѣрное увеличеніе штатовъ служащихъ и рабочихъ, не вызываемыхъ, какъ и чрезмѣрное увеличеніе подвижного состава, потребностями эксплуатаціи. — Конечно много и другихъ условій и причинъ, содѣйствовавшихъ чрезвычайному росту расходовъ, но эти послѣднія, какъ и первыя, являются результатомъ основной причины — нехозяйственности эксплуатаціи относительно расходовъ, какъ центрального, такъ и мѣстныхъ управленій. Обращая вниманіе на чрезвычайный ростъ расходовъ и причины, которыя его вызвали — ненужное чрезмѣрное возрастаніе количества подвижного состава, служащихъ, расходовъ по таксировкѣ хозяйственныхъ перевозокъ и т. д. — можно замѣтить, что управленіе ж. дор. (центральное и мѣстныя) не слѣдовало принципу наибольшей экономіи въ расходахъ, столь необходимому не только для частнаго, но и для государственнаго хозяйства. Для государственнаго хозяйства должна быть характерна другая сторона вопроса — собраніе доходовъ, гдѣ государство можетъ, руководствуясь принципомъ чистой расходности, стремленіемъ покрыть доходами расходы или даже терять убытокъ ради удовлетворенія насущныхъ потребностей населенія. Однако это еще не значитъ, что въ сферѣ производства расходовъ оно должно руководствоваться иными принципами, чѣмъ частное хозяйство. Стоимость матеріаловъ и труда служащихъ на казенныхъ ж. дор. не превосходятъ таковую на частныхъ или совѣмъ или въ значительной мѣрѣ.

Это отсутствіе хозяйственности выразилось: 1) въ производствѣ работъ, не вызываемыхъ дѣйствительной необходимостью, 2) въ несвоевременномъ производствѣ необходимыхъ работъ, несообразанномъ ни съ болѣе удобнымъ для того временемъ года, ни съ развитіемъ особенно усиленной перевозочной дѣятельности ж. д. дорогъ, (напримѣръ въ видѣ производства ремонта подвижного состава въ моментъ усиленнаго на него спроса, вызываемаго усиленной

перевозкой грузовъ; 3) въ несвоевременной и не соответствующей потребностямъ эксплуатаціи заготовкѣ матеріаловъ; 4) въ слишкомъ дорогой ихъ покупкѣ; 5) въ излишнихъ формальностяхъ и задержкахъ при расчетахъ; 6) въ установленіи несоразмѣрныхъ разцѣнокъ за трудъ и несоразмѣрныхъ нормъ топлива; 7) въ неудовлетворительной организаціи ремонта паровозовъ и вагоновъ; 8) въ неудовлетворительномъ использованіи ихъ; 9) въ недостаточной организаціи счетоводства; 10) въ недостаточныхъ мѣрахъ противъ злоупотребленій — перевозки безбилетныхъ пассажировъ, хищеній разнаго рода и т. д. 11) въ неудовлетворительномъ состояніи мастерскихъ и т. д. и т. д. ¹⁾

Глава 6-я.

Причины слабого роста валовыхъ доходовъ въ періодъ 1898 — 1908 г.

Нужно сказать, что та же хозяйственность проявляется и на другой сторонѣ вопроса — въ дѣлѣ собиранія доходовъ. Комиссія Ивашенкова указала на нѣкоторыя изъ причинъ, вліявшія на уменьшеніе доходовъ. Эта комиссія предприняла особую работу для выясненія того вліянія на финансовое положеніе ж. дорогъ, которое произвело пониженіе тарифовъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ. И одной изъ главныхъ причинъ пониженія доходовъ она выставила пониженіе средней выручки съ пассажировъ и грузовъ. ²⁾

Особая высшая комиссія Петрова ³⁾ разобрала основательность этой причины, указавъ, что валовые доходы, несмотря на пониженіе тарифовъ возрастали, но что они при прежнихъ тарифахъ возрастали бы еще быстрѣе. Отъ пассажирскаго тарифа по расчету Н. Петрова ж. дороги потеряли въ 1900 г. пассаж. тарифъ былъ 1.30 к. на версту, а въ 1900 г. уже 0.89 к.) 3.750.000 р. ⁴⁾ Не вдаваясь въ подробное разсмотрѣніе тарифнаго вопроса, укажемъ, что въ 1898 году средний доходъ пассажира версты былъ 0.8382 коп., а въ 1908 уже только 0.7918 к. или на 0.04664 коп. меньше, что при

¹⁾ Н. Петровъ. О хозяйственности управленій ж. дор. стр. 32—34. Причины дефицитовъ ж. дор. сѣти стр. 114—115. Въ особенности Глав. причина чрезв. роста расходовъ стр. 65 и слѣд.

²⁾ Саловъ. Краткій историческій обзоръ событій предшествовавшихъ учрежденію особой высшей комиссіи для всѣсторонняго изслѣдованія ж. дорожнаго дѣла въ Россіи, вып. I Трудовъ О. В. К. стр. 18.

³⁾ Финансовое положеніе русск. ж. дор. сѣти и главн. причины ухудшенія его въ послѣдніе годы стр. 129 и 155.

⁴⁾ ibid стр. 142.

пробѣгъ пассажировъ въ 1908 году въ 11.216.387.207 верстъ дасть уменьшеніе дохода отъ пассажирскаго движенія въ суммѣ 5.204.404 руб. И это явленіе—паденіе средняго дохода на пассажиро-версту—произошло несмотря на то, что уменьшилось количество проѣзда пассажировъ на болѣе крупныя разстоянія—при увеличеніи которыхъ тарифная плата на версту уменьшается. Средній пробѣгъ пассажира по европейской сѣти уменьшился съ 113,7 в. до 101 версты или на (12,7) 11,2%.

Нужно сказать, что въ сферѣ установленія тарифовъ наше Управленіе ж. дор. и Департаментъ ж. дорожныхъ дѣлъ совершали крупныя ошибки. Въ теченіи цѣлаго десятилѣтія, начиная съ начала девяностыхъ годовъ прошлаго столѣтія вплоть до 1901—1902 года, у насъ въ области тарифовъ господствовала система покровительства сельскому хозяйству и промышленности, причемъ приблизительно до 1897 года она имѣла благотворное вліяніе не только для развитія нашего сельскаго хозяйства и ввоза нашего хлѣба за границу, но и для валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ, но съ 1898 года эта система покровительства перешла въ увлеченіе, выразившееся въ установленіи совершенно убыточныхъ для казны (глав. обр. въ вывозномъ направленіи) особенно пониженныхъ тарифовъ, вліявшихъ на уменьшеніе доходовъ казенныхъ ж. дорогъ¹⁾. Обнаружившаяся вскорѣ опасность чрезмѣрныхъ тарифныхъ пониженій ради поддержки торговли и промышленности вызвала протесты со стороны государственнаго контролера и министра путей сообщенія и указанія на необходимость переменъ въ области нашей тарифной политики. Подъ дѣйствіемъ этихъ протестовъ и указаній прежняя охранительно-покровительственная системъ начала съ 1901—1902 года уступать мѣсто фискальной системѣ, страдавшей обратными недостатками, а именно, стремившейся крупнымъ повышеніемъ тарифовъ уничтожить обнаружившуюся въ то время малую доходность нашего ж. дорожнаго хозяйства. Но конечно подобными мѣрами улучшить финансовое положеніе нашей казенной сѣти, ухудшившагося, какъ мы видѣли вслѣдствіе массы самыхъ разнообразныхъ причинъ, нельзя было, и ухудшеніе финансовыхъ результатовъ казенныхъ ж. дорогъ продолжалось. Какъ охранительно-покровительственная, такъ и фискальная

¹⁾ Загорскій. Наша ж. дорожная тарифная политика стр. 30—31.

системы одинаково содѣйствовали уменьшенію доходовъ казенной сѣти ж. дорогъ.

Измѣненіе тарифовъ, ихъ повышеніе или пониженіе, должно производиться въ строгомъ соотвѣтствіи съ чистымъ доходомъ ж. дорогъ, который не долженъ какъ исчезать при такомъ измѣненіи, такъ равно и быть выше общаго въ странѣ процента прибыли. Такимъ образомъ себѣ-стоимость провоза съ одной стороны и себѣ-стоимость провоза плюсъ обычный процентъ прибыли съ другой—вотъ тѣ границы, которыя должны опредѣлять высоту тарифовъ, для различныхъ грузовъ и руководить тарифной дѣятельностью подлежащихъ тарифныхъ учреждений министерства финансовъ.

Кромѣ тарифныхъ мѣропріятій (чрезвычайно сложныхъ, какъ въ дѣлѣ собиранія доходовъ съ каз. ж. дор., такъ и въ дѣлѣ свободнаго развитія производительныхъ силъ страны), на долю центральныхъ и мѣстныхъ управленій приходится выработать мѣропріятія по привлеченію на дорогу грузовъ. Къ такимъ мѣропріятіямъ нужно отнести, на примѣръ, финансовыя и дополнительные обороты и предпріятія казенныхъ ж. дорогъ.

На первое мѣсто изъ этихъ мѣропріятій необходимо отнести комиссіонно-ссудныя операціи—выдачу ссудъ подлѣ хлѣбныя и иные грузы и т. д., а также складочныя операціи, тѣсно связанныя съ первыми. На второе мѣсто отнесемъ операціи по сортировкѣ и сушкѣ зерна—элеваторы. На дорогахъ имѣется ихъ очень немного, при чемъ многіе изъ нихъ работаютъ въ убытокъ. Элеваторы имѣютъ значеніе лишь для дорогъ перевозящихъ хлѣбъ и вывозныхъ, къ каковымъ необходимо отнести дороги: Юго-Западныя (въ 1913 году перевозка хлѣбныхъ грузовъ около 264 мил. пудовъ), Южныя (около 181 мил. п.), Екатериненскую (141 м. п.), Самаро-Златоустовскую, (40 мил.), Привислянскую (около 49 м.), Сызрано-Вяземскую (около 59 м.), Московско-Курскую (104 мил.). На третье мѣсто нужно отнести транспортныя конторы. На четвертое—устройство всевозможныхъ приспособленій къ сохраненію грузовъ на станціяхъ отъ порчи—сюда отнесутся пакгаузы, платформы, товарныя дворы и заборы, возводимыя за счетъ сборовъ въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда и т. д. Но все эти предпріятія, имѣющія своей цѣлью привлеченіе на дорогу грузовъ, чрезвычайно слабы на казенныхъ ж. дорогахъ и нуждаются въ своемъ дальнѣйшемъ развитіи. Въ 1913 г. государственный банкъ взялъ на себя инициативу постройки нѣ-

которыхъ элеваторовъ, какъ на казенныхъ, такъ и на частныхъ ж. дорогахъ, но вследствие наступившей войны постройка ихъ не была закончена, а на многихъ дорогахъ даже не была и начата.

Отсутствие хозяйственности у управленій казенныхъ ж. дорогъ объясняется недостатками административной организации ихъ. Возьмемъ центральное управление ж. дорогами. Во главѣ Министерства Путей Сообщенія стоялъ министр и его товарищъ, совѣтъ министра, управление ж. дорогъ, совѣтъ по ж. дорожнымъ дѣламъ, инженерный совѣтъ и т. д. Рядомъ съ министромъ, связывая и замедляя рѣшеніе всевозможныхъ вопросовъ, не терпящихъ отлагательства, отчего всегда происходилъ большой ущербъ для хозяйства Министерства Путей Сообщенія—стоялъ совѣтъ министра. Во главѣ управленія ж. дорогъ стоялъ его начальникъ и комитетъ управленія ж. дорогъ. Комитетъ состоялъ подъ предѣлительствомъ начальника управленія изъ членовъ отъ Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Земледѣлія и Государственныхъ имуществъ и Военнаго, отъ Государственного Контроля и изъ управляющихъ отдѣлами управленія. Комитетъ вѣдалъ всѣми вопросами эксплуатаціи каз. ж. дорогъ, имѣющими хозяйственно-коммерческое значеніе, разрѣшеніе которыхъ было связано съ расходами и затратами или же могло непосредственно вліять на доходы упомянутыхъ дорогъ и превышать предѣлы полномочій ихъ мѣстныхъ управленій. Такимъ образомъ вопросами эксплуатаціи были призваны вѣдать члены отъ всевозможныхъ министерствъ, не получившіе специального путейскаго образованія, только тормозившихъ рѣшеніе неотложныхъ вопросовъ и вредныхъ для самаго дѣла эксплуатаціи.

На обязанности комитета лежали кромѣ основныхъ функций еще масса мелкихъ задачъ, которыя должны бы были въ дѣйствительности принадлежать начальникамъ мѣстныхъ управленій, а именно: (§ 33) 1) избраніе способовъ исполненія на казенныхъ ж. дорогахъ работъ и поставокъ, производимыхъ распоряженіемъ управленія; 2) производство торговли и выборъ подрядчиковъ и поставщиковъ на эти работы и поставки; 3) заключеніе договоровъ отъ имени управленія ж. дорогъ на срокъ до 3 лѣтъ, а равно измѣненіе и дополненіе сихъ договоровъ по соглашенію съ подрядчиками и поставщиками; 4) заключеніе добровольныхъ соглашеній съ владельцами имуществъ, отчуждаемыхъ для надобностей казен-

ныхъ ж. дорогъ; б) отдача въ аренду оброчныхъ статей казенныхъ ж. дорогъ и продажа стараго и негоднаго къ употребленію имущества сихъ дорогъ а также избраніе способовъ сей продажи и т. д. и т. д. Такимъ образомъ тѣ функции, которые должны бы принадлежать начальникамъ мѣстныхъ управленій, заключеніе выгодныхъ договоровъ, поставокъ, продажа стараго негоднаго имущества и т. д., были присвоены центральному управленію, стоявшему внѣ мѣстныхъ условий, незнакомому совершенно съ мѣстнымъ рынкомъ и не обладавшимъ достаточнымъ для этого опытомъ и знаніемъ. Эксплуатационный смѣты по каждой дорогѣ составлялись при управленіи ж. дорогъ въ особыхъ комиссіяхъ (§ 37) и непосредственнымъ начальникомъ дороги послѣ своего утвержденія не могутъ быть измѣнены, хотя бы условія эксплуатаціи и положеніе цѣны на рынкѣ совершенно измѣнились. При начальникѣ дороги находится совѣтъ управленія, вѣдѣнію котораго подлежатъ: 1) проекты смѣты доходовъ и размѣровъ движенія; 2) производство торговъ и конкуренцій и разсмотрѣніе заявленій на покупку негоднаго или ненужнаго имущества дорогъ; 3) разсмотрѣніе вопросовъ о развитіи, введеніи или измѣненіи на дорогѣ порядка и способовъ производства разнаго рода коммерческихъ операций, какъ то: городскихъ станцій, конторъ, элеваторовъ, комиссіонно-ссудныхъ операций, продажа хлѣба и мѣшковъ, мѣры по привлеченію грузовъ и т. д. (§ 66. Временной инструкции мѣстныхъ управленій казенныхъ ж. дорогъ).

Вслѣдствіе этихъ совѣтовъ начальники ж. дорогъ не являлись хозяевами ввѣренныхъ имъ дорогъ и отвѣтственными лицами за результаты эксплуатаціи ¹⁾. Въ своихъ распоряженіяхъ они были сильно связаны министерствомъ и управленіемъ ж. дорогъ и не всегда были свободны даже въ выборѣ своихъ ближайшихъ сотрудниковъ. Всѣ важные вопросы рѣшались въ совѣтахъ управленія, которыя тѣмъ самымъ снимали съ начальниковъ всякую отвѣтственность за ихъ дѣятельность, парализуя энергію и личную инициативу, а слѣдовательно и самостоятельное творчество, почему и нельзя было ожидать отъ нихъ производительной работы. Хозяйственно-коммерческая дѣятельность еще больше была изъята изъ вѣдѣнія начальниковъ дорогъ; всѣ финансовые вопросы

¹⁾ Желѣзнодорожное дѣло № 39—40 1909 г. стр. 171а—172а. Стеногр. отчетъ докт. С. И. Трауселя, прочитанный 29 и 28-го мая 1909 г. въ засѣданіи VIII-го отдѣла Ф. Р. Техническаго О-ва.

рѣшались въ совѣтахъ управленія и начальникъ являлся лишь исполнителемъ смѣты, составленной совѣтомъ управленія и окончательно утвержденной управленіемъ ж. дорогъ. Начальники же заваливались циркулярами и правилами, сильно стѣснявшими ихъ послѣднюю свободу и обрацавшими ихъ въ канцелярскихъ чиновниковъ, занятыхъ главнымъ образомъ перепиской и соблюденіемъ служебныхъ приказовъ и формальностей. При такихъ условіяхъ трудно было ожидать, что бы со стороны начальниковъ удѣлялось ж. дорожному дѣлу много вниманія, инициативы и творчества съ цѣлью улучшить ж. дорожное хозяйство и поднять доходность дорогъ.¹⁾ Сильная централизація, можетъ быть необходимая во всякомъ чиновномъ учрежденіи, въ живомъ ж. дорожномъ дѣлѣ оказалась вредной, особенно тамъ, гдѣ нужно было широкое свободное проявленіе инициативы— въ дѣятельности начальниковъ дорогъ; вмѣсто нея тамъ мы замѣтили формализмъ; тамъ же гдѣ должно было быть одно общее руководство и общее направленіе дѣятельностью начальниковъ отдѣльныхъ ж. дорогъ, т. е. въ центральномъ управленіи, тамъ рѣшались мелкіе вопросы, заключались незначительные договоры и соглашенія, вслѣдствіе чего общій ходъ ж. дорожнаго хозяйства упускался изъ виду.

Въ связи съ недостатками административной организаціи казенныхъ ж. дорогъ стоитъ и неосмотрительное разрѣшеніе казенной постройки частныхъ ж. дорожныхъ линій, явившихся конкурирующими для существовавшихъ казенныхъ. Къ такимъ линіямъ слѣдуетъ отнести участки: Рузаевка-Сызрань, Данково-Смоленскъ, Москва-Брянскъ-Конотопъ, Брянскъ-Льговъ и т. д.

Постройка обществомъ Московско-Казанской дороги участка Рузаевка-Сызрань, открытаго 28 декабря 1898 года, отняла отъ казенной Сызрано-Вяземской ж. дороги грузы, слѣдовавшіе отъ Сызрани на западъ до Вязмы, дальше шедшіе по казенной же Московско-Брестской ж. дорогѣ до Смоленска и далѣе по казенной Риги-Орловской ж. дорогѣ до Риги. Съ постройкой означеннаго участка грузы того же назначенія направлялись въ обходъ ж. дорогъ по этому участку, затѣмъ по ея продолженію, по линіи Рузаевка-Рязань-Москва того же ж. дорожнаго общества и далѣе по частной Московско-Виндаво-Рыбинской ж. дорогѣ къ Балтійскому морю. Вслѣд-

¹⁾ Пути Сообщенія 1914 г. № 1 статья К. А. Глазкова. Нѣсколько словъ объ административной организаціи каз. ж. дор.

ствіе сего, благодаря постройки участка Рузаевка-Сызрань, казенная сѣть въ послѣдніе годы (до 1912) потеряла около 66.5 мил. пуд. грузовъ на протяженіи 622 верстѣ.

Особенно рѣзко замѣтно паденіе доходности Сызрано-Вяземской дороги по паденію валового дохода на 1 версту. Онъ былъ:

въ 1894 г.	8.482 р.	1899 г.	9.407 р.
1895	9.274	1900	10.083
1896	10.083	1900	9.084
1897	11.894	1902	7.509
1898	12.016	1903	8.166 ¹⁾

Дорога приносила въ 1894, 1895, 1896 годы въ среднемъ за годъ по 3.4 мил. чистаго дохода, въ 1897 году 4.3 мил., въ 1898 г. 4.2. мил. Съ открытіемъ же конкурирующей линіи дорога понизила чистый доходъ въ среднемъ за два послѣдующіе года (1899—1900 г.) по 900 т. р., въ 1901 году она принесла дефицитъ въ 75 т. р., въ 1902 г. опять дефицитъ въ 2.6 мил. рублей.

Съ постройкой обществомъ Рязаню-Уральской ж. дороги Данково-Смоленской линіи, открытой 21-го декабря 1899 года, часть транзитныхъ грузовъ Московско-Брестской дороги, (теперь ежегодно до 30 мил. пудовъ на протяженіи участка Вязьма—Смоленскъ 165 в.), перешла на эту линію, вслѣдствіе чего чистый доходъ Московско-Брестской дороги сильно понижился. Онъ былъ:

1896 г.	6.1 мил. р.	1900	4.6 м. р.
1897 г.	5.9 мил. р.	1901	4.2 м. р.
1898 г.	5.2 мил. р.	1902	3.4 м. р.
1899 г.	5.4 мил. р.	1803	3.7 м. р.

Чистый доходъ дороги сильно понижался главнымъ образомъ отъ конкуренцій Рузаевско-Сызранскаго и Данково-Смоленскаго участковъ, хотя отчасти и отъ роста валовыхъ расходовъ, вызываемаго ухудшеніемъ казеннаго хозяйства.

Постройка обществомъ М.-К.-Воронежской дороги Брянской линіи съ ея отвѣтленіями на Льговъ и Конотопъ, открытой въ 1897—1899 г. и пролегающей почти параллельно казенной Московско-Курской ж. дорогѣ, весьма существенно отразилась на движеніи транзитныхъ грузовъ Московско-Курской дороги, отправляемыхъ изъ Москвы въ юго-западномъ направленіи и обратно. Отъ постройки названной линіи Мо-

¹⁾ По даннымъ Н. П. Петрова. Финансовое положеніе рус. ж. д. сѣти стр. 104.

сковско-Курская дорога на всемъ своемъ протяженіи 504 верстъ теряла въ годъ отъ 14 до 18 м. пудовъ транзитныхъ грузовъ. ¹⁾ Дорога вполнѣ до 1898 года давала все возраставшіе на версту валовые и чистые доходы, но, начиная съ 1898 года, послѣдовательно стала понижать ихъ:

1895 г. вал. дох. на 1 вер.	24.332 р.	чист. дох.	14.0 мил. р.
1896	24.860		14.6
1897	31.174		15.4
1898	31.174		17.7
1899	28.739		16.2
1900	28.432		13.5
1901	26.091		12.7
1902	25.229		11.4

Мы видимъ, конкуренція Брянской линіи значительно понизила, какъ валовой, такъ и чистый доходъ Московско-Курской ж. дороги.

Точно учесть убытки казенныхъ ж. дорогъ, происшедшіе отъ постройки частныхъ конкурирующихъ линій, весьма трудно, но они были не меньше 9—10 мил. рублей въ годъ.

На ростъ валовыхъ и чистыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ имѣли вліяніе война, ея ликвидація, а также внутреннее движеніе, происходившее въ 1905—1906 годы и неурожай 1898 и 1901 г. Война потребовала: 1) увеличенія пробѣга воинскихъ поѣздовъ, таксируемыхъ по низшему тарифу; 2) заготовленія на дорогахъ по случаю войны большихъ запасовъ топлива, вздорожавшаго въ это время больше чѣмъ на 10⁰/₁₀₀; 3) отправки на Сибирскую дорогу всѣхъ лучшихъ паровозовъ и вагоновъ для перевозки войска и военныхъ грузовъ и т. д. Въ результатъ войны получилось уменьшеніе валовыхъ доходовъ и чрезвычайное возрастаніе расходовъ, вслѣдствіе чего чистый доходъ сѣти сильно упалъ: съ 152.4 мил. р. въ 1903 г. онъ понизился до 132.7 мил. р. въ 1905 г. Уменьшеніе чистаго дохода не было бы такъ значительно, если бы военное вѣдомство уплатило стоимость перевозокъ совершенныхъ для него въ Европейской Россіи въ 1904 г. на 8.344.161 р., въ 1905 г. на 11.786.636 р. и въ 1906 г. — на 3.771.322 р.

Внутреннія волненія, выразившіяся въ концѣ 1905 года прекращеніемъ движенія по ж. дорожной сѣти, въ перевозкѣ войскъ для внутренняго успокоенія, въ повышеніи стоимости

¹⁾ Об. зап. къ От. Г. К. за 1912 стр. 151 и Пути Сообщенія за 1914 г. № 2 статья Яблонскаго Пути Сообщенія за 5 лѣтъ.

рабочей силы и матеріаловъ и т. д., также не мало содѣйствовали уменьшенію доходовъ и росту расходовъ казенныхъ ж. дорогъ ¹⁾.

Такимъ образомъ основными причинами чрезмѣрнаго роста расходовъ и слабого—доходовъ были: 1) безхозяйственность управленія (центрального и мѣстныхъ) каз. ж. дорогъ, происходившая въ очень значительной мѣрѣ отъ 2-й причины; 2) недостатки административной организаціи казенныхъ ж. дорогъ; 3) неосмотрительное разрѣшеніе комиссіей о новыхъ ж. дорогахъ постройки новыхъ дорогъ, явившихся конкурентами въ дѣлѣ перевозки грузовъ для казенной сѣти; 4) война, ея ликвидація и внутреннія волненія; 5) неурожаи и т. д.

Первая группа ж. дорогъ, являвшаяся въ 1898 году господствующей, понизила къ 1908 г. свой частый доходъ съ 106.4 мил. руб. до 48 мил. Число дорогъ, входившихъ въ нее понизилось съ 11 до 4-хъ, причемъ въ теченіи всего періода въ ней находились 3 старыхъ испытанныхъ дороги, изъ которыхъ двѣ: Харьковско-Николаевская и Юго-Западная не выходили изъ группы въ теченіи 4-хъ лѣтъ, начиная съ 1895 г., въ который онѣ попали въ нее. Группа уже не только не дала свыше 5%-овъ на затраты государственнаго казначейства всей сѣти (за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей), но не покрыла даже убытковъ 2-ой и 3-ей группъ, равныхъ 26.4 мил. р., т. к. принесла за покрытіемъ своихъ обязательныхъ платежей всего только 17.3 мил. р. остатка. Число дорогъ второй группы осталось тоже 4, но число дорогъ третьей группы увеличилось съ 3 до 8, а непокрыто платежей ими было уже на сумму 16.5 мил. руб. вмѣсто 2.5 мил. руб. въ 1898 году. Появилась и дефицитная дорога, а именно Сызрано-Вяземская.

Первая группа изъ общей суммы основнаго капитала въ 3.820.528.885 руб. покрывала въ 1908 году только 989.883.606 руб. или едва 25.91%, вмѣсто 1.726.229 т. р. или 66.9%-овъ въ 1898 году. Но зато третья группа, имѣвшая основнаго капитала въ 1898 г. только 483.126.000 руб. или 18.9%, въ 1908 году уже имѣла 2.028.321.680 руб. или 53.1% основнаго капитала всей европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ.

Вслѣдствіе столь значительнаго ухудшенія эксплуатаціи казенной сѣти чистый доходъ ея понизился съ 134.2 мил. р.; до 109.4 мил. руб., а его остатокъ (за покрытіемъ обязатель-

¹⁾ Журналъ м. п. с. 1909 г. книга 2 стр. 37—37 статья Ив. Борисова финансовыя результаты эксплуатаціи русской ж. дорожной сѣти за періодъ 1901—1906 г.

ныхъ платежей плюсъ сборы) съ 51.1 мил. р. до 15.4 мил. р.; % этого остатка къ затратамъ государственнаго казначейства упалъ съ 12.64% до 1.13%, а къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ съ 3.3% до 0.63%. Чистый доходъ со сборами по отношенію къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ упалъ съ 8.94% до 5.07%.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію третьяго періода финансовыхъ результатовъ казенной сѣти 1908—1912 г.

Глава 7-ая.

Періодъ 1908 — 1912 г.

Мѣропріятія, которыя предлагала комиссія Иващенкова для устраненія основныхъ причинъ паденія чистой доходности казенныхъ ж. дорогъ, не получили своего осуществленія, вѣдствие возвращенія Государственнымъ Совѣтомъ обратно въ комиссію результатовъ ея работъ. Между тѣмъ хозяйство казенныхъ ж. дорогъ продолжало неуклонно ухудшаться. Минули война и ея ликвидація, прошли 1905—1906 годы внутреннихъ волненій и казалось бы за устраненіемъ этихъ причинъ казенное хозяйство должно было попасть въ нормальныя условія для своего развитія и постепенно повышать свой чистый доходъ, принося на затраты государственнаго казначейства все большій % чистаго дохода. 1907 годъ принесъ разочарованіе. Онъ принесъ чистаго дохода меньше предшествующаго года на 12.4 мил. или вмѣсто 3.72% на затраты государственнаго казначейства всего 2.07%. Валовой доходъ въ отношеніи къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ упалъ съ 22.09% до 22.06%, а чистый доходъ къ тому же основанію съ 1.71 до 1.10%.

Вполнѣ понятно, что результаты эксплоатаціи, какъ предшествующихъ лѣтъ, такъ и этого (1907) въ особенности, должны были встревожить какъ правительство, такъ и законодательныя палаты, еще въ 1908 г., когда результаты эксплоатаціи 1907 г. болѣе или менѣ выяснились.

При разсмотрѣніи въ 1908 г. въ Государственной Думѣ смѣты управленія ж. дорогъ докладчикъ бюджетной комиссіи Марковъ Г-ый заявилъ, что изученіе смѣты убѣдило бюджетную комиссію въ необходимости рекомендовать Государственной Думѣ скорѣйшія реформы всего вѣдомства въ смыслѣ, такъ сказать, болѣе правильной и болѣе организованной хозяйственности веденія всего дѣла управленія ж. дорогъ, разумѣя подъ этимъ сѣтъ не только казенныхъ ж. дорогъ,

но конечно и частныхъ. На мѣстахъ управленіе ж. дорогъ въ данное время уничтожило и совершенно свело къ нулю личную самостоятельность начальниковъ дорогъ, а слѣдовательно и всякую личную отвѣтственность этихъ лицъ путемъ замѣны личной инициативы и личной отвѣтственности коллегіальными учрежденіями (совѣтами управленій) изъ лицъ представляющихъ собой делегатовъ отъ трехъ вѣдомствъ: одного отъ Министерства Путей Сообщенія, одного отъ Министерства Финансовъ и одного отъ Государственного Контроля... Что бы мы ни дѣлали, какъ бы мы ни развивали ж. дороги—говорилъ Марковъ 1-ый—въ смыслѣ ли улучшенія профилей, въ смыслѣ ли улучшенія пути, въ смыслѣ ли увеличенія путевой и развитія пропускной способности—все это будетъ ничто, когда у людей будетъ погашена инициатива, когда у мѣстныхъ дѣятелей не будетъ никакого понятія ни о личномъ долгѣ, ни о своей отвѣтственности предъ государствомъ и страной... когда представители вѣдомствъ разными способами могутъ тормозить дѣло, заявляя рядъ протестовъ въ отношеніи мелкихъ текущихъ вопросовъ ж. дорожнаго хозяйства, которые почти всегда составляютъ основу всего дѣла. ¹⁾

Реорганизация управленія ж. дорогъ, какъ центральныхъ такъ и мѣстныхъ, конечно, являлась одной изъ мѣръ къ поднятію доходности казенныхъ ж. дорогъ, но она не могла явиться мѣрой, устраняющей всѣ недочеты въ эксплуатациі ж. дорогъ. Повидимому это понимала и бюджетная комиссія государственной думы, предложивъ Думѣ въ виду безсистемности, неустройства и убыточности ж. дорожнаго хозяйства признать желательнымъ учрежденіе въ законодательномъ порядкѣ, особой комиссіи для производства всѣсторонняго обследованія современнаго положенія, какъ казеннаго, такъ и частнаго хозяйства, съ предоставленіемъ этой комиссіи права приглашать свѣдущихъ и заинтересованныхъ лицъ. Пока же комиссія предлагала Государственной Думѣ признать желательнымъ для улучшенія казеннаго ж. дорожнаго хозяйства предложить Министерству Финансовъ принять мѣры къ сокращенію платныхъ должностей ²⁾ представителей отъ министерства въ комитетѣ управленія ж. дорогъ и къ упраздненію (и) совѣтовъ при управленіяхъ ж. дорогъ съ предостав-

¹⁾ Ст. От. Г. Д. III соз. 1908 г., I, засѣд. сессія 51 столбцы 1906—1909.

²⁾ Что и было сдѣлано Выс. уѣв. 9 янв. 1909 г. положеніемъ совѣта Министровъ Собр. Уз. и Расп. Пр. 1909 г., 1 полугодіе, ст. 19.

ношеніи къ бюджету государственныхъ доходовъ съ 21.06% до 20.53%; остатокъ чистаго дохода со сборами за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ упалъ съ 26.18 мил. до 15.37 мил. или на 10.81 мил., а его процентъ къ затратамъ государственнаго казначейства съ 2.07% до 1.13%. Съ 1.10% до 0.63% понизилось и отношеніе этого остатка къ доходному государственному бюджету.

Вліять на улучшеніе эксплуатаціи этого года особая коммиссія не могла уже, такъ какъ учреждена была въ концѣ его, но это вліяніе въ связи съ урожаями 1909—1910 г. и мѣрами предпринятыми С. В. Рухловымъ обнаружилось въ послѣдующіе годы. Коммиссія выпустила около 90.—100 выпусковъ своихъ трудовъ, главнымъ образомъ работы своего предсѣдателя, направленныхъ къ изученію общаго финансоваго положенія сѣти, разсмотрѣнію причинъ роста расходовъ, дефицитовъ, изученію отчетности и смѣтъ управленій ж. дорогъ, хозяйственности этихъ управленій, изученію технической эксплуатаціи и, положенія мастерскихъ дорогъ и т. д., а затѣмъ затребовала отъ мѣстныхъ управленій ж. дорогъ объясненія по излишнимъ расходамъ, исчисленнымъ коммиссіей и не оправдываемыхъ ни потребностью эксплуатаціи, ни другими назначеніями, и предложила рядъ вопросовъ, на которые дороги дали свои объясненія и отвѣты, изданные подъ наименованіемъ „матеріаловъ по обследованію ж. дорогъ“ въ отдѣльномъ томѣ для каждой дороги, (такъ вышли обследованія ж. дорогъ: Южныхъ, Юго-Западныхъ, Екатериненской, Сѣверныхъ, Сѣверо-Западныхъ, Либаво-Роменской, Сибирской, Головного участка Амурской, Пермской и т. д.).

Коммиссія указала на массу недостатковъ казеннаго хозяйства, перечисленныхъ нами уже въ предыдущей главѣ, изъ которыхъ несомнѣнно важнѣйшимъ являлось неудовлетворительное пользованіе подвижнымъ составомъ и его ремонтное, ¹⁾ которое и было принято во вниманіе ставшимъ во главѣ Министерства Путей Сообщенія С. В. Рухловымъ и по мѣрѣ возможности устранялось путемъ болѣе полнаго использования паровозовъ и вагоновъ, увеличенія состава поѣздовъ и нагрузки ихъ и вагоновъ.

Министерство Путей Сообщенія выработало даже проектъ переустройства своихъ центральныхъ и мѣстныхъ установлений, для подробнаго разсмотрѣнія которыхъ было высочайше

¹⁾ Такого же мнѣнія о главной причинѣ роста расходовъ в Борисовѣ. Журн. м. п. с. 1909 г., книга 3 стр. 9—10.

учреждены особое междуведомственное совѣщаніе, и подкомиссія для предварительнаго обсужденія нѣкоторыхъ вопросовъ законопроекта.

Въ основу законопроекта былъ положенъ принципъ децентрализаціи, т. е. обратный тому, на которомъ было до этого построено хозяйство казенныхъ ж. дорогъ. Путемъ передачи части дѣлъ, подведомственныхъ раньше центральнымъ учрежденіямъ, въ сферу компетенціи мѣстныхъ учреждений: начальниковъ дорогъ (начальниковъ отдѣловъ службъ дорогъ) и совѣтовъ управленій, расширялась инициатива этихъ учреждений и представлялось имъ большее поле для творческой дѣятельности. Въ сферу правъ и обязанностей начальника каждой дороги вошло по законопроекту „попеченіе о соотвѣтствіи ея (дороги) дѣйствительнымъ потребностямъ, о развитіи ея коммерческой дѣятельности и о бережливомъ веденіи хозяйства“. ¹⁾ Начальнику предоставлено было большее количество дѣлъ, а для дѣлъ подлежащихъ его компетенціи ранѣе—предоставлены болѣе широкія полномочія: расширены кредиты по производству построекъ на линіи, по вознагражденію служащихъ и т. д., предоставлены выборъ способа сдачи работъ и приобрѣтенія матеріаловъ и заключеніе договоровъ по заготовкамъ на сумму до 25.000 руб. (раньше до 10.000 р.), право отдаленія въ уважительныхъ случаяхъ на періоды не свыше 6 мѣсяцевъ сроковъ дѣйствія договоровъ, заключенныхъ съ подрядчиками, продажа негодныхъ и ненужныхъ для дороги предметовъ, инвентаря и матеріаловъ, лома и разныхъ отбросовъ на сумму каждый разъ не свыше 10.000 руб. (раньше продажа производилась по постановленіямъ совѣта управленія и при томъ не иначе, какъ по полученіи на ихъ производство разрѣшенія управленія казенныхъ ж. дорогъ. § 59-ый временной инструкціи). Въ совѣтахъ управленій начальникамъ отдѣловъ и частей управленія предоставлено больше правъ чѣмъ представителямъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, (т. е. обратно тому, что было по временной инструкціи). Къ предметамъ вѣдѣнія (§ 55) совѣтовъ управленій отнесено 1) приобрѣтеніе по добровольному соглашенію съ владѣльцами земель и недвижимыхъ имуществъ для надобностей дороги, принадлежавшее раньше компетенціи управленія казен. ж. д.; 2) продажа негодныхъ и ненужныхъ предметовъ инвентаря,

¹⁾ § 31. Законопроекта. Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія русскихъ ж. дорогъ. Вып. 33. Тр. о. в. к. для изсл. ж. дор. стр. 259.

материаловъ, лома и всякихъ отбросовъ на сумму свыше 10.000 руб. (безъ разрѣшенія управленія каз. ж. дор.); 3) разрѣшенія вопросовъ объ удовлетвореніи разнаго рода претензій къ желѣзной дорогѣ въ суммахъ не свыше 25.000 р. (раньше до 5.000 руб.) и т. д. и т. д.

Такимъ образомъ вопреки желанію Государственной Думы въ засѣданіи отъ 25-го апрѣля 1908-го года—совѣты управленій были оставлены, (въ проектѣ) но зато ихъ компетенція въ сферѣ дѣлъ, требующихъ немедленнаго исполненія и рѣшенія, была ограничена или даже совершенно уничтожена (производство торговъ и конкуренцій, и разсмотрѣніе заявленій о цѣнахъ на работы и поставки) и отнесена къ компетенціи начальника дороги и начальниковъ отдѣловъ управленія дороги, въ сферѣ же дѣлъ, не требующихъ немедленнаго исполненія—компетенція расширена, на примѣрт: по разсмотрѣнію смѣтъ, отчетовъ, техническихъ условий, разногласій и недоразумѣній технического характера и т. д. Подобное измѣненіе компетенціи совѣтовъ управленія дѣлало ихъ существованіе полезнымъ и не стѣняло дѣятельности начальниковъ дороги и ея отдѣльныхъ службъ. Вся эта реорганизація управленій казенныхъ ж. дорогъ имѣла бы громадное вліяніе на хозяйственность эксплоатации казенныхъ ж. дорогъ въ смыслѣ ея повышенія. Къ сожалѣнію проектъ остался проектомъ и не произвелъ необходимой реорганизаціи управленія ж. дорогъ.

Другія мѣры центрального управленія, главнымъ образомъ по лучшей утилизаціи подвижнаго состава, повели къ громадному улучшенію казеннаго хозяйства.

Валовые доходы вообще мало зависятъ отъ характера ихъ управленія, отъ мѣры использованія подвижнаго состава, его ремонта и т. д.; они опредѣляются преимущественно промышленнымъ развитіемъ страны, но тѣмъ не менѣе и искусная тарифная политика, облегченіе и улучшеніе условий перевозки, борьба съ злоупотребленіями при перевозкѣ, имѣютъ также громадное значеніе въ дѣлѣ привлеченія пассажировъ и грузовъ и полученія съ нихъ денегъ за перевозку, и не могутъ не вліять на ростъ валовыхъ доходовъ. Вотъ почему стремительный ростъ валовыхъ доходовъ казен. ж. дорож. сѣти Европейской (и Азіатской) Россіи, безъ Варшаво-Вѣнской ж. дороги (съ 591.7 мил. до 807.1 мил. или на 36.4% за четырехлѣтіе 1908—1912 годъ), не можетъ быть приписанъ

исключительно подъему промышленности, но отчасти и улучшению управленія ихъ.¹⁾ Этотъ ростъ по годамъ выражался для европейской сѣти въ 1909 г. — 36.3 мил., въ 1910 г. — 30.8 мил., въ 1911 г. — 56.1 мил., въ 1912 г. — 40.7 мил. (безъ Варшаво-Вѣнской ж. дороги) въ то время, какъ въ послѣдніе годы предшествующаго періода онъ былъ: въ 1904 г. +2.1 мил.; въ 1905 г. умен. — 6.7 мил.; 1906 г. +66.4 мил.; 1907 г. +17.5 мил.; 1908 году ум. — 8.4 мил. или въ среднемъ за годъ увеличеніе на 14.2 мил., въ то время какъ въ послѣдній (1908—1912) періодъ (безъ Варшаво-Вѣнской) среднее ежегодное увеличеніе равно 41 миллиону.

Гораздо большее значеніе характеръ управленія имѣеть для второй стороны хозяйства—производства расходовъ. Здѣсь принципъ наибольшей экономіи труда и матеріала проявляется во всей своей полнотѣ и въ этомъ отношеніи казенная сѣть за четыре (1908—1912 года) послѣднихъ отчетныхъ года сдѣлала большіе успѣхи. Достаточно указать, что несмотря на вздорожаніе жизни, матеріаловъ и въ особенности топлива, съ 1908 по 1911 годъ произошло сокращеніе расходовъ по всей европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ (безъ Варшаво-Вѣнской) съ 392.12 мил. до 372.05 или на 20.07 мил.²⁾

Въ результатъ же быстрого роста валовыхъ доходовъ и паденія расходовъ чистый доходъ сѣти возросъ съ 109.4 мил. въ 1908 г. до 288.9 мил. руб. (безъ Варшаво-Вѣнской до 275.4 мил. руб.) въ 1912 году, а съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ нуда, съ 123.8 мил. до 308.6 мил. или съ 1.13% на затраты государственнаго казначейства до 10.74%. Отношеніе остатка чистаго дохода за покрытіемъ платежей по облигаціямъ къ бюджету возрасло съ 0.63% до 6.34% или въ 10 разъ. Приростъ чистаго дохода (безъ государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ коп. съ нуда) выражался въ 1909 г. 44.28 мил., въ 1910 г. 42.53 м., въ 1911 г. — 56.50 м. р., въ 1912 г. — 36.2 м. р., (а безъ Варш.-Вѣнской 20.7) въ 1913 г. — 4.4 мил. руб. Каковы были причины, вліявшія на ростъ валовыхъ доходовъ и, какъ вліяла хозяйственность управленія на уменьшеніе расходовъ, разберемъ въ слѣдующихъ главахъ.

¹⁾ См. Новый Экон. 1914 г. № 3 ст. П. Н. Мигулина. Успѣхи казеннаго жел. дорожнаго хозяйства.

²⁾ Свѣд. Гос. К. за 1911 г. Въ свѣтъ управленія ж. д. на 1914 г. показана цифра расходовъ сѣти за 1911 г. — въ 363.3 мил. р.

Глава 8-я.

А). Валовые доходы.

Валовые доходы, какъ только, что было замѣчено, мало зависятъ отъ характера ихъ управленія и въ гораздо болѣе-шей степени зависятъ отъ развитія или упадка въ странѣ промышленности, земледѣлія, отъ урожаяевъ и неурожаяевъ и т. д. Разберемъ послѣдовательно вліянія на ростъ валовыхъ доходовъ: тарифныхъ мѣропріятій и улучшенія движенія съ одной стороны, относимыхъ нами къ хозяйственности управленія, урожаяевъ и развитія промышленности съ другой.

1. Хозяйственность управленія. а) Тарифныя мѣропріятія.

Въ дѣлѣ установленія тарифовъ Министерство Финансовъ, завѣдующее этимъ дѣломъ, стало въ этомъ періодѣ гораздо осторожнѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ. Правда были два повышенія тарифовъ на каменный уголь и хлопокъ, повліявшія на сокращеніе перевозки этихъ грузовъ, какъ о томъ указалъ министру финансовъ (Коковцеву) въ засѣданіи бюджетной комиссіи 16-го и 18-го января 1914 года докладчикъ комиссіи Некрасовъ, но это повышение было временное и быстро приспособившіяся къ нимъ каменноугольная и хлопковая промышленности уже въ слѣдующіе годы повысили перевозку своихъ грузовъ. Подобное повышение тарифовъ какой либо отрасли промышленности, вліявшее на сокращеніе перевозки ея грузовъ является чрезвычайно опаснымъ, такъ какъ вслѣдъ за сокращеніемъ перевозки можетъ послѣдовать упадокъ и уничтоженіе всей этой отрасли промышленности, и такихъ повышеній тарифовъ министерство финансовъ должно избѣгать въ будущемъ, но въ общемъ надо сказать—повышеніе тарифовъ въ этомъ періодѣ не стояло на пути развитія промышленности страны и было въ то же время благоприятно для государственнаго казначейства. Въ той же стенограммѣ засѣданій комиссіи отъ 16-го и 18-го января 1914 года находимъ сообщеніе о произведенномъ статистическомъ обследованіи вопроса о вліяніи на выручку казенныхъ и частныхъ дорогъ повышенія тарифовъ. На основаніи этого обследованія выяснилось, что съ 1904 по 1911 годъ приростъ выручки казенныхъ и частныхъ ж. дор., вслѣдствіе повышенія тарифовъ, составилъ 48 мил., причемъ приростъ ея съ 1910 г. по 1911 годъ составилъ около 13 мил. руб. Комиссія дѣлаетъ выводъ, что въ 1913 году этотъ приростъ выручки

будетъ уже 25 мил. руб., изъ которыхъ—если учесть, что изъ общей сѣти россійскихъ ж. дорогъ частные составляютъ 40%—на долю частныхъ должно придти около 10 мил., а казенныхъ около 15 мил. руб. ¹⁾

Такимъ образомъ повышеніе тарифовъ въ періодъ 1908—1912 годъ оказало крупное вліяніе на ростъ валовыхъ доходовъ европейской сѣти казенныхъ ж. дорогъ, выразившись въ 10—15 мил. средняго ежегоднаго прироста.

б) Улучшеніе движенія.

Слѣдующей мѣрой, предпринятой уже Министерствомъ Путей Сообщенія, было улучшеніе пассажирскаго движенія, доходы съ котораго возрасли съ 1908 года по

Годы.	Валовой доходъ отъ пассажирскаго движенія по общему тарифу.	На версту рублей.	На 100 поѣздо-верстей рублей.	Перевезено пассажировъ въ тысячахъ.	Пробѣгъ пассажировъ въ миллионахъ верстей.	Средняя выручка съ пассажира-версту.	Число пассажировъ на 100 поѣздовъ	На одну версту.
1908	88.418.567	2.561	35.01	111.144.5	11.216.0	0.789	125	352
1909	97.269.684	2.818	39.38	118.590.1	11.492.8	—	—	359
1911	112.456.968	3.408	49.76	148.130	13.395.1	0.839	—	410
1912	115.932.159	3.532	48.50	164.546	14.756.682	0.865	164	501

1912 годъ съ 88.4 мил. до 115.9 (безъ Варшаво-Вѣнской) или на 31.1%, а на 100 поѣздо верстей на 34.3%. Въ то же время число пассажировъ возрасло на 100 поѣздо-верстей съ 125 до 164 ч. или на 31.2%. Все же число пассажировъ возрасло (безъ Варшаво-Вѣнской) съ 1908 г. по 1912 г. на 49.0%, а ихъ пробѣгъ на 31.0% (т. е. понизился для каждаго пассажира съ 101 до 87 в.), что показываетъ собой увеличеніе главнымъ образомъ мѣстнаго движенія. Въ 1908 году на версту европейской сѣти приходилось 352 пассажира, а въ 1912 году уже 501 чел. или на 42.33% больше ²⁾. Пассажирское движеніе, какъ видно изъ этихъ цифръ, уплотнилось. Тотъ фактъ, что на одну и ту же расчетную единицу (100 поѣздо-

¹⁾ Стенограмма засѣданій бюж. комис. Г. Д., IV соз., 2 сессія къ № 13 стр. 2.

²⁾ См. Пути Сообщенія за 1914 г. № 3 ст. Яблонскаго Пути сообщенія за 5 л.

версть) число пассажировъ возрасло меньше чѣмъ доходъ отъ пассажировъ, объясняется повышеніемъ пассажирскаго тарифа и пониженіемъ перевозки воинскихъ чиновъ (средняя выручка съ пассажиро-версты поднялась съ 0.789 коп. до 0.865 коп. или на 9.62%).

Увеличенію плотности движенія не могли не способствовать и улучшенія, сдѣланныя Министерствомъ Путей Сообщенія въ пассажирскомъ движеніи. Къ числу мѣропріятій этого рода нужно отнести установленіе въ этомъ періодѣ цѣлаго ряда прямыхъ сообщеній. Въ 1913 году было установлено еще больше прямыхъ сообщеній, изъ которыхъ наиболѣе значительными по пробѣгу явились: Москва-Варшава, Варшава-Лодзь, П-бургъ-Вержболово, Рига-Муравьево-Либава, Варшава-Кіевъ-Харьковъ, Ростовъ-Фастовъ-Казатинь-Варшава, Ростовъ-Кіевъ, Казатинь-Одесса, Харьковъ-Курскъ, Лозовая-Севастополь и т. д. ¹⁾

Въ періодъ усиленнаго пассажирскаго движенія по линиямъ наибольшаго течения пассажировъ, какъ на примѣръ изъ Петербурга и Москвы на Севастополь и обратно въ теченіи нѣсколькихъ дней „до“ и „послѣ“ праздниковъ рождества и пасхи и изъ Петербурга на Севастополь, Ростовъ и Одессу для разѣзда публики „на“ и „съ“ курортовъ въ продолженіи не менѣе мѣсяца весной и осенью (май—іюнь, августъ—сентябрь), а также въ сентябрѣ со станціи Ташкентской дороги до Одессы для проѣзда паломниковъ мусульманъ и, во время Нижегородской ярмарки изъ Москвы въ Нижній-Новгородъ, установленъ цѣлый рядъ дополнительныхъ поѣздовъ. На 75-мъ сѣздѣ по выработкѣ новыхъ расписаній (ноябрь—декабрь 1912 года) было достигнуто для казенныхъ и частныхъ 298 новыхъ согласованій, а утеряно всего 62. На томъ же сѣздѣ было увеличено число безпересадочныхъ сообщеній на 30 новыхъ: Петербургъ-Ташкентъ, Варшава-Саратовъ, Севастополь-Ростовъ, Варшава-Ростовъ, Харьковъ-Саратовъ, Москва-Варшава и т. д. Кромѣ того ускорено было движеніе 238 поѣздовъ казенной и частной сѣти, въ томъ числѣ на Закавказской жел. дорогѣ 18 поѣздовъ, Южныхъ 16, Самаро-Златоустовской 10 и т. д. ²⁾

Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія увеличился за 4 года съ 86.6 мил. в. до 100.3 м. или на 15.8% (безъ Варш.-Вѣн.).

¹⁾ Сбѣта управ. ж. д. 1914 г. стр. 88—89.

²⁾ См. управ. ж. д. на 1914 г. стр. 91—92.

Всѣ эти мѣры привели къ тому, что пассажирское движеніе стало дѣлаться мало по малу доходнымъ вмѣсто убыточнаго и еслибы не война оно приносило бы быть можетъ еще болѣе значительные доходы.

Улучшеніе хозяйственности управленія, измѣненіе тарифовъ, ускорѣніе и улучшеніе движенія были основными мѣрами для повышенія валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ.

Къ числу недостатковъ хозяйственности управленія казенныхъ ж. дорогъ нужно отнести разрѣшеніе постройки частнымъ обществамъ такихъ линій, которыя должны были бы быть сооружены самой казной съ большой для себя пользой, но при сооруженіи частными обществами принесли казнѣ значительный ущербъ. Къ такимъ линіямъ, разрѣшеннымъ за послѣдніе годы, нужно отнести Сѣверо-Донецкую, разрѣшенную 4-го іюня 1908 года и Одессо-Бахмачскую (М. Кіево-Воронеж. ж. дор.), разрѣшенную къ постройкѣ въ 1913 году. Постройка и эксплуатація Сѣверо-Донецкой дороги весьма невыгодно отозвались на эксплуатаціи сосѣднихъ казенныхъ дорогъ: Южныхъ, Московско-Курской и Екатериненской, отвлекая отъ нихъ грузы, причемъ Южныя дороги потеряли въ 1912 году свыше 157 мил. пуд. (на 150. в.) или около 7 мил. валового дохода, а Московско-Курская въ томъ же году потеряла около 24 мил. пудовъ транзитныхъ грузовъ ¹⁾. Екатериненская дорога также потеряла много транзитныхъ грузовъ; пошедшихъ по Южнымъ дорогамъ (черезъ Краматорскую Лозовую-Харьковъ), влѣдствіе открытія движенія въ сентябрѣ 1911 года по Сѣверо-Донецкой ж. дор. ²⁾. Что же касается дороги Одесса-Бахмачъ то она привлекла къ себѣ массу транзитныхъ и мѣстныхъ грузовъ (главнымъ образомъ хлѣбныхъ) Южныхъ и Юго-Западныхъ ж. дорогъ. Разрѣшенія частнымъ обществамъ такихъ линій—опасныхъ для казенной сѣти и отвлекающихъ съ нея транзитные и мѣстные грузы—не должно наблюдаться въ госуд. хозяйствѣ. Эти линіи должны строиться и эксплуатироваться казной на средства государственнаго казначейства или облигационные займы, но не частной инициативой, не только извлекающей колоссальныя барыши изъ подобныхъ предпріятій, но еще грозящей нанести ущербъ казенной сѣти путемъ отвлеченія отъ нея грузовъ.

¹⁾ Об. з. къ от. Г. К. 1912 г. стр. 131 и 140.

²⁾ Пути Сообщенія за 5 послѣднихъ лѣтъ П. В. Яблонскій. Пути Сообщенія 1914 г. № 2.

Но ущербъ наносимый такими отдѣльными конкурирующими линіями, столь громадный для отдѣльныхъ дорогъ, былъ сравнительно невеликъ для всей сѣти. Значительно понизить доходность всей казенной сѣти онъ не могъ, а если принять во вниманіе, что велѣдствіе постройки этихъ линій казенныя ж. дороги получили новые грузы изъ новыхъ районовъ, ущербъ этотъ окажется еще менѣе значительнымъ. Другое дѣло, когда такихъ линій начинается строиться много. Тогда и ущербъ наносимый ими казнѣ можетъ быть громаднымъ и можетъ выразиться въ уничтоженіи всѣхъ доходовъ казенной сѣти.

Кромѣ улучшенія хозяйственности управленія въ этомъ періодѣ на ростъ валового дохода казенныхъ ж. дорогъ имѣли вліяніе еще и другія причины, лежавшіе внѣ сферы дѣйствія управленія—урожаи и общій подъемъ промышленности.

II. Вліяніе экономическихъ силъ. а) Урожаи 1909 и 1910 г.

Урожай 1909 года особенно сильно сказался на дорогахъ такъ или иначе причастныхъ къ перевозкѣ хлѣба.

Увеличились вал. доходы и перевозка хлѣба на дорогахъ:

	Валовые дох. въ милліонахъ рублей.			Перевозка хлѣба въ милліонахъ пудовъ.		
	1908 г.	1909 г.	Увел.	1908 г.	1909 г.	Увелич.
Южн.	57.3	66.1	8.8	128.7	188.7	60.0
Екат.	52.4	58.1	5.7	—	—	34.8
Прив.	31.9	33.3	1.4	49.3	50.0	10.7
С.-Зл.	24.2	25.9	1.7	62.7	68.4	5.7
Ник.	39.9	41.9	2.0	74.9	80.8	5.9
Ю.-З.	64.6	68.6	4.0	138.4	163.0	24.6
С.-Вяз.	15.4	16.8	1.4	48.3	53.6	5.3
Сѣв.	26.9	29.1	2.2	28.5	35.9	7.4
С.-Зал.	37.5	38.8	1.3	41.2	46.3	5.2
Р.-Ор.	22.5	25.0	2.5	—	53.7	—
Л. Р.	18.0	19.9	1.9	35.3	48.9	13.6
Всего на 11 дорог.	32.9			—	—	173.2 ¹⁾

Мы видимъ, что на всѣхъ приведенныхъ дорогахъ параллельно росту перевозки хлѣба возрасли и валовые доходы. Больше всего возрасла перевозка хлѣба на Южныхъ (60 м.) дорогахъ у нихъ же больше всего поднялся и валовой доходъ

¹⁾ Сводная статистика перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ Изд. Деп. Ж. Дор. Дѣль за 1908 и 1909 г.

(на 88 м.). Слѣдующей крупной по перевозкѣ хлѣба дорогой является Екатериненская; на ней перевезено 34.8 м. п. и она заняла второе мѣсто и по возрастанію вал. дохода всего на 5.7 мил. р., 3-е мѣсто, какъ по росту перевозки хлѣба, такъ и по росту валовыхъ доходовъ принадлежитъ Юго-Западнымъ ж. дорогамъ. Меньше всего возрасла перевозка хлѣба на Сѣверо-Западныхъ ж. дор., причемъ на нихъ меньше всего возросъ и валовой доходъ.

Несомнѣнно, что изъ 36 мил. руб. возрастанія валовыхъ доходовъ всѣхъ казенныхъ ж. дорогъ (въ 1909 году противъ 1908 года) большая половина возрасла за счетъ урожая 1909 года, повывсившаго перевозку хлѣба и косвенно повліявшаго на увеличеніе перевозки другихъ грузовъ. Изъ вышеприведенной таблицы видно, что чистый доходъ 11 указанныхъ ж. дорогъ повысился на 32.9 мил., изъ каковыхъ не меньше половины обязано возрастанію хлѣбныхъ перевозокъ. Если допустимъ, что перевозка хлѣба на всѣхъ казенныхъ ж. дорогахъ возрасла на 200 мил. пудовъ и что средній пробѣгъ пуда хлѣба 300—350 верстъ, то при тарифѣ въ $\frac{1}{60}$ — $\frac{1}{70}$ к. съ пуда получимъ около 10—12 мил. руб., прибавившихся въ 1909 г. къ валовымъ доходамъ казенныхъ ж. дорогъ вслѣдствіе урожая. Н. Петровъ опредѣляетъ увеличеніе дохода казенныхъ ж. дорогъ отъ измѣнившихся условій перевозки и по преимуществу отъ урожая 1909 г. въ 11.515 т. р.¹⁾ Нужно сказать, что возрастанію валовыхъ доходовъ на казенныхъ ж. дорогахъ способствовало и повышеніе тарифовъ на нѣкоторые грузы.

Наблюдалось рѣзкое паденіе вал. дохода въ 1909 году на Московско-Курской ж. дор. съ 32.2 мил. до 31.9 мил. или на 0.3 мил., что объяснялось сокращеніемъ коммерческаго движенія, глав. образомъ вслѣдствіе утраты транзитныхъ перевозокъ съ Павелецкой линіи Ряз.-Уральской ж. дор. и по соединительнымъ вѣтвямъ Московскаго узла, благодаря открытію Московско-Окружной ж. дороги. Количество перевезенныхъ грузовъ Московско-Курской—сократилось на 107.2 мил. пуд., изъ которыхъ 66.6 мил. падало на указанные транзитныя перевозки. Паденіе валовыхъ доходовъ Баскунчакской объяснено г. контролемъ задержкой вывоза соли, вслѣдствіе перехода ея разработки изъ рукъ мелкихъ промышленниковъ въ руки крупнаго товарищества.²⁾

¹⁾ Выгоды получ. ж. дор. въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства стр. 8.

²⁾ Объясн. зап. къ Отч. Г. К. за 1911 г.

Слѣдующій 1910 годъ также способствовалъ росту перевозкн хлѣбовъ, такъ какъ далъ тоже очень удовлетворительный урожай. Такъ Екатериненская дорога при увеличеніи хлѣбныхъ грузовъ съ 94.3 мил. до 114.0 мил. или на 19.7 мил. пудовъ увеличила свой доходъ (противъ 1909 г.) на 6.5 мил. руб.

Риго-Орловская при увеличеніи хлѣбныхъ грузовъ съ 53.7 мил. пуд. до 55.7 мил. пуд. или на 2 мил. пуд. увеличила доходъ съ 24.97 до 27.9 мил. или на 3.93 мил. руб. Юго-Западныя увеличили перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ 163 мил. п. до 181.3 м. п. или на 18.3 м. п., а валовой доходъ съ 68.6 м. р. до 73.8 мил. руб. или на 5.2 мил. руб.

Оба урожая, 1909 и 1910 г., способствовали общему оживленію промышленной жизни страны, что выразилось въ увеличеніи разнаго рода перевозокъ, на размѣры которыхъ не повліяло даже повышеніе тарифовъ на нѣкоторые грузы. Кромѣ этихъ основныхъ причинъ финансовому успѣху эксплуатаціи каз. ж. дор. способствовали мѣры предпринятыя М. П. Сообщенія для устраненія хлѣбныхъ залежей, составлявшихъ до этого на ж. дор. обычное явленіе. Самыя большія залежи въ 1910 году достигали 20.000 вагоновъ тогда какъ въ прежніе годы онѣ доходили до 80.000 и даже до 100.000 вагоновъ, причемъ возможность полного устраненія залежей зависѣла въ 1910 г. уже не отъ ж. дорогъ, а отъ переполненія портовыхъ элеваторовъ и зернохранилищъ, не допускавшихъ дальнѣйшаго подвоза къ нимъ зерна¹⁾ и очень возможно, что, если бы элеваторовъ на нашей сѣти было достаточно, хлѣбныя залежи исчезли бы.

Промышленное оживленіе, вызванное урожаями двухъ лѣтъ продолжалось и въ 1911 году, причемъ лишь только послѣ 7—8 мѣсяцевъ, когда уже былъ опредѣленъ и потребленъ урожай предшествовавшаго года и наступилъ періодъ перевозки урожая 1911 года, чрезвычайно неудовлетворительнаго для громаднаго района Поволжья и Сѣверо-Восточныхъ губерній, стало замѣчаться значительное пониженіе коммерческаго движенія и въ особенности хлѣбныхъ перевозокъ²⁾.

Такъ понизила свой доходъ Самаро-Златоустовская дорога съ 26.0 до 24.9 или на 1.1 мил. р., понизивъ перевозку хлѣба съ 61.8 до 41.0 мил. или на 20.8 мил. пуд., причемъ это

¹⁾ Об. 3. къ От. Г.К. 1910 г. стр. 80-81.

²⁾ Об. 3. къ От. Г.К. 1911 г. стр. 97.

пониженіе произошло за счетъ отправки хлѣба, которая сократилась съ 52.9 мил. п. до 28.2 мил. пуд. Уменьшилась перевозка хлѣба на Николаевской съ 74.8 до 58.3 мил. пуд. или на 16.5 мил. и Екатерининской съ 114.0 мил. до 94.2 мил. или на 19.8 мил. п. ¹⁾, но никакого паденія на этихъ двухъ послѣднихъ дорогахъ валовыхъ доходовъ вслѣдствіе возрастанія перевозокъ другихъ грузовъ — не произошло.

Въ 1912 году дороги испытали главныя послѣдствія неурожая 1911 года. Свой валовой доходъ уменьшили дороги: Московско-Курская на 1.0 мил. р.; Юго-Западныя на 2.5 мил. руб., причеъ на нихъ соотвѣтственно уменьшилась перевозка хлѣба на 31.9 мил. пуд. и на 36.4 мил. пуд.; Южныя понизили на 7 мил. руб. свой доходъ и перевозку хлѣба на 7 мил. пуд. Несмотря на вліяніе неурожая 1911 г. общій валовой доходъ казенныхъ ж. дорогъ поднялся на 40.7 мил. р. Южныя и Юго-Западныя ж. дороги испытали, кромѣ неурожая, вліяніе военныхъ событій, разразившихся на Балканскомъ полуостровѣ, стѣснившихъ движеніе, а во время закрытія Дарданеллъ, совершенно прекратившихъ нашъ экспортъ черезъ южные порты, что не могло не отразиться на грузовыхъ операціяхъ Южныхъ и Юго-Западныхъ ж. дорогъ. На уменьшеніе заграничнаго экспорта зерновыхъ продуктовъ кромѣ того оказалъ вліяніе обильный урожай хлѣбовъ въ конкурирующей съ нами на міровомъ рынкѣ ²⁾ Аргентинѣ.

Несмотря на уменьшеніе перевозки хлѣба, вся казенная сѣть получила въ 1912 году чистаго дохода на 20.7 мил. р. (безъ Варшаво-Вѣнск.) больше предшествующаго года. Вообще же урожаи и неурожай слабо вліяли на валовые доходы каз. ж. дорогъ, вслѣдствіе быстрого роста перевозки другихъ грузовъ, вызываемаго общимъ развитіемъ промышленности; какъ мы видѣли, даже исключительный урожай 1909 года повысилъ доходъ дорогъ въ 1909 году не выше чѣмъ на одну треть повышенія всего валового дохода (10—12 мил. р. на 36.3 мил. всего роста валового дохода) казенной сѣти въ 1909 году. Подобное явленіе происходитъ только потому, что хлѣбные грузы составляютъ далеко не всю перевозку грузовъ ж. дор. Если мы возьмемъ такія дороги, какъ Южныя, Юго-Западныя, Риго Орловскую, Самаро-Златоустовскую, Привислянскую, Николаевскую и Сызрано-Вяземскую, перевозящія большія количества хлѣба, то и на нихъ въ самый

¹⁾ Свод. ст. перевозки хлѣбныхъ грузовъ изд. Д. ж. д. Д. за 1910 и 1911 г. стр. I-IV.

²⁾ Об. З. къ От. Г.К. за 1912 г.

урожайный 1909 годъ хлѣбная перевозка составляла всего: 19%, 28%, 29%, 42%, 21%, 26%, 41% общей перевозки грузовъ. Больше всего хлѣба въ урожайный 1909 годъ перевозилось на дорогахъ: Самаро-Златоустовской—42% и Сызрано-Вяземской—41%, но въ нормальные по урожаю годы (напр. 1908 г.) % этотъ падаетъ до 31 и 37%. Дѣйствительность показала, что урожай и для этихъ дорогъ имѣютъ слабое значеніе. Въ 1909 г. валовой доходъ обѣихъ дорогъ повысился всего на 1.7 и 1.4 мил. или на 7.0% и 9.1%, т. е. очень слабо.

б. Вліяніе развитія промышленности.¹⁾

Какъ мы видимъ, урожаи имѣли замѣтное прямое вліяніе на возрастаніе валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ путемъ увеличенія перевозки хлѣбныхъ грузовъ, но больше было вліяніе ихъ косвенное, поскольку они способствовали подъему русской промышленности, а тѣмъ самымъ и увеличенію перевозки остальныхъ грузовъ.

Такъ перевозка пассажировъ возрасла за 4-хъ-лѣтіе 1908—1912 г. съ 111.14 м. чел. до 164.55 (безъ Варш. Вѣиск.) или на 48%, а перевозка всѣхъ грузовъ (большой и малой скорости и багажа) съ 6.966.5 мил. пуд. до 9.420.5 мил. п. на 35.2%.

Въ 1908 году было добыто угля 1.522.7 мил. п., а въ 1912 году 1.906.7 мил. пуд. или 25.3% больше.

Однако добыча угля, несмотря на свое неослабѣвающее изъ года въ годъ возрастаніе, не поспѣвала за развитіемъ промышленности, все увеличивавшей свои требованія на минеральное топливо. Если въ 1908 году потребовалось иностраннаго угля 266 мил. пуд., то въ 1912 году уже 355 мил. пуд., т. е. больше на 33.4%. Все потребленіе угля возрасло съ 1.788 м. п. въ 1908 году до 2.262 мил. пуд. въ 1912 г. или на 27.5%. Правда повышенію требованій на уголь содѣйствовало паденіе добычи нефти, но незначительно. Съ 467.0 м. пуд. въ 1908 г. добыча нефти упала до 322.8 м. пуд. въ 1913 году или на 144 мил. при возрастаніи потребленія каменнаго угля за этотъ же срокъ на 484 мил. пуд. Въ то же время многія ж. дороги (напр. Сѣверныя), въ виду вздорожанія нефти и угля, перешли на древесное топливо, а не-

¹⁾ Данныя о состояніи промысл. взяты за 1908 и 1912 года изъ журналовъ за 1909—1914 годъ: Вѣстника Финансовъ, Журнала Торговли и Промышленности; Экономиста Россіи, Нового Экономиста. Росписи на 1914 г., Объясн. зап. къ От. Г. К. 1912 г. и т. д.

перешедшія сильно сократили это потребление—вслѣдствіе чего освободившіяся отъ потребления ж. дорогами уголь цѣликомъ пошелъ въ промышленность.

Растущее потребление минеральнаго топлива является слѣдствіемъ сильнаго роста всей нашей добывающей и обрабатывающей промышленности. Выплавка чугуна возрасла за періодъ 1908—1912 г. съ 171.0 мил. пуд. до 256.5 мил. пуд. или на 50%. Желѣза и стали было получено въ 1907 году 145 мил. пудовъ, а въ 1912 г. 247.5 мил. или на 57% больше. Производство мѣди возрасло съ 1.025.5 тысячъ пудовъ до 1.818.8 т. пудовъ въ 1913 году или на 77.3%. Желѣзныхъ матеріаловъ (рельсовъ, осей, бандажей, кровельнаго желѣза и т. д.) было произведено въ 1910 г. 175.3 мил. пуд., а въ 1913 г. 233.3 мил. п. или на 32.6% больше.

Мы видимъ, что производство чугуна, желѣза, стали, мѣди и желѣзныхъ металловъ съ 1908 г. по 1912 и 1913 годъ гораздо значительнѣе не только добычи, но и потребления твердаго минеральнаго топлива. Подъемъ въ хлопчато-бумажной промышленности выразился какъ въ ростѣ произведенныхъ матерій, такъ и въ разширеніи предпріятій. За одинъ годъ съ 1912 по 1913 г. число веретенъ хлопчато-бумажной промышленности возрасло съ 8.8 мил. до 9.21 мил. или на 4.7%.

Добыча драгоцѣнныхъ металловъ поднялась: золота съ 1908 по 1911 годъ съ 2.131 пуд. до 2.511 п. или за три года на 17.84%; добыча платины съ 1908 г. по 1912 годъ съ 298 п. до 337 п. или на 13%.

Трудно сказать насколько сильно вліяли урожаи на общій подъемъ промышленности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и на увеличеніе перевозки грузовъ и пассажировъ, т. е. какъ велико было косвенное вліяніе на валовые доходы ж. дорогъ ряда урожайныхъ лѣтъ, но что оно имѣло мѣсто—несомнѣнно. Несомнѣнно вліяніе на развитіе промышленности наряду съ другими причинами и предоставленіе въ періодъ конституціонной монархіи большаго простора для развитія частной предпріимчивости чѣмъ въ періодъ монархіи до конституціонной.

Валовые доходы всѣхъ казенныхъ дорогъ Европейской Россіи поднялись съ 1908 г. вмѣстѣ съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда съ 516 м. р. до 686 мил. (безъ Варшаво-Вѣнскаго) въ 1912 г., т. е. на 33.0%, а ихъ участіе въ обыкновенныхъ доходахъ съ 21.12 до 21.32%.

и поднялось бы значительно больше, если бы не сильный рост самого бюджета, возросшаго въ тотъ же промежутокъ времени на 28% (съ 2.442.7 мил. до 3.124.3 мил. руб.). (Вслѣдствіе прибавленія доходовъ Варшаво-Вѣнской ж. дороги доходы сѣти возрасли бы еще больше, но тогда нарушилось бы правильное исчисленіе естественнаго возрастанія доходовъ сѣти).

Глава 9-ая.

Б. Валовые расходы.

Какъ мы уже говорили выше, правильное производство расходовъ зависитъ главнымъ образомъ отъ хозяйственности управленія, хотя здѣсь имѣетъ значеніе и неравномѣрное вздорожаніе жизни, увеличеніе заработка служащихъ и удорожаніе матеріаловъ, преимущественно топлива.

Вздороженіе жизни увеличиваетъ расходы, а хозяйственность эксплуатаціи стремится свести ихъ до того минимума, при которомъ обезпечиваются и промышленное развитіе страны и эксплуатація ж. дорогъ и удорожаніе самой эксплуатаціи вслѣдствіе вздорожанія жизни. (Цѣна пуда нефти въ 1908 году была 22.1 к., неф. остатковъ 22.5 к., керосина 26.9 к., а въ первой половинѣ декабря 1912 года. 37 $\frac{1}{2}$ —40 $\frac{1}{2}$, 38—40, 45 коп.)¹.

Насколько нехозяйственно было управленіе (центральное и мѣстное) въ прошломъ періодѣ и насколько хозяйственно стало оно въ настоящемъ показываетъ фактъ сокращенія расходовъ по всей казенной сѣти ж. дорогъ Европейской Россіи (безъ Варшаво-Вѣнской ж. д.) съ 392.12 мил. въ 1908 г. до 372.05 мил. въ 1911 году или на 20.07 мил. руб. Сокращеніе это произошло несмотря на все усиливавшееся вздорожаніе жизни и выразилось въ 1909 году въ 8.2 мил., въ 1910 г. 11.4, въ 1911—0.42 мил., или въ среднемъ по 6.69 мил. руб. въ годъ. Для разсмотрѣнія мѣръ управленія (центральной и мѣстн.), содѣйствовавшихъ пониженію расходовъ—въ виду отсутствія у насъ данныхъ, мы не можемъ привести точныхъ и подробныхъ таблицъ. Свѣдѣнія Г. К. даютъ все же возможность, хотя и приблизительно, но составить необходимую таблицу. Но и эта таблица, какъ мы сами убѣдимся, дастъ очень мало данныхъ для отысканія причинъ, вызвавшихъ уменьшеніе расходовъ.

¹) Б. Ф. 1909 г. № 39 стр. 538 и Промышленность и торговля 1912 г. № 24 стр. 544. О вздорожаніи жизни Дементьевъ. Доходы каз. ж. дор. стр. 43—69.

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.
I. Расходы измѣняющіеся прямо пропорціонально размѣрамъ движенія и перевозокъ.	178.626	173.129	164.263.1	164.237	174.200
II. Расходы мало зависящіе отъ размѣровъ движенія и пер. или отъ нихъ независящіе.	213.498	210.786	208.208	207.811	218.020
Итого расходовъ .	392.124	383.916	472.471	372.048	392.220

Таблица указываетъ только, что сокращеніе шло преимущественно за счетъ сокращенія расходовъ, измѣняющихся прямо пропорціонально размѣрамъ движенія. Обращая вниманіе на другую таблицу, стр. 96-видимъ, что размѣръ перевозокъ не только не уменьшился, какъ слѣдовало бы ожидать, а возросъ. Перевозка пассажировъ (безъ Варшаво-Вѣнской) за этотъ періодъ возрасла на 48%, а пробѣгъ ихъ на 31.6%. Перевозка грузовъ возрасла на 35.2%, а пробѣгъ ихъ съ 1.861 мил. до 2.292.7 мил. пудовъ или на 23.2%. Пробѣгъ пуда груза увеличился съ 219 до 246 верстъ. Итакъ мы видимъ увеличеніе перевозокъ и дохода съ нимъ и къ тому же (несмотря на вздорожаніе жизни) сокращеніе (вмѣсто роста) расходовъ.

Обращаясь къ Свѣдѣніямъ Г. Контроля и, просматривая расходъ по отдѣламъ въ теченіе всего періода, увидимъ, что сократился расходъ главнымъ образомъ по отдѣлу тяги поѣздовъ, надзора за путемъ и къ 1910 г. таксировки служебныхъ перевозокъ. Сокращеніе по отдѣлу тяги (на 18.8 м. р.) и надзору за путемъ (6.7 м.) указываетъ, что причины уменьшенія расходовъ лежали въ этихъ отдѣлахъ. Сокращенія расходовъ на отопленіе (съ преміями за сбереженіе) съ 56.4 мил. въ 1908 г. до 48.8 ми въ 1910 году (къ 1911 г. до 49.0 м.), а также расходовъ по освѣщенію, смазкѣ паровозовъ, возобновленію и исправленію ихъ, содержанію паровозной прислуги и т. д., ясно говорятъ о сокращеніи размѣровъ движенія. Припомнимъ все же, что мы говорили выше при разсмотрѣннй причинъ чрезвычайнаго роста расходовъ предшествующаго періода о роли использованія подвижнаго состава въ дѣлѣ производства расходовъ и укажемъ на улучшеніе утилизациі подвижнаго состава, какъ на основную причину сок-

ращенія расходовъ въ разсматриваемомъ періодѣ. Высказанное положеніе нуждается однако въ подтвержденіи. Мы знаемъ, что улучшеніе утилизаціи подвижного состава зависитъ отъ: 1) уменьшенія пробѣга паровозовъ, 2) наибольшего использованія ихъ движущей силы путемъ увеличенія состава поѣзда и его нагрузки и тѣмъ самымъ отъ; 3) уменьшенія пробѣга поѣздовъ, 4) увеличенія нагрузки каждаго вагона и отъ 5) уменьшенія количества хозяйственныхъ перевозокъ.

Полная нагрузка вагона, увеличеніе состава поѣзда изъ такихъ груженныхъ вагоновъ до наиболѣе полного использованія движущей силы паровоза—ведетъ къ минимальнымъ расходамъ на движеніе, а при отсутствіи хозяйственныхъ безденежныхъ грузовъ ведетъ къ полученію тѣхъ же доходовъ при наименьшихъ расходахъ. Ниже мы разсмотримъ дѣйствительно ли управленіе каз. ж. дор. стремилось довести до минимума расходы на казенныхъ ж. дорогахъ Европейской Россіи и приблизиться къ указанному идеалу эксплуатаціи, что имъ сдѣлано въ этомъ отношеніи, какія дороги улучшили пользованіе подвижнымъ составомъ и какія ухудшили, отмѣтимъ только сейчасъ вкратцѣ нѣкоторыя иныя причины повлекшія за собой сокращенія расходовъ.

Въ 1909 году на Московско-Курской дорогѣ были понижены расцѣнки труда и влѣдствіе сокращенія движенія—уменьшены сверхурочныя работы въ мастерскихъ дороги. На Екатеринбургской дорогѣ въ 1909 г. почти не было снѣжныхъ заносовъ почему понизился расходъ на зимній ремонтъ. На Закавказской дор. въ 1909 году произошло сокращеніе расхода на нефтяное топливо влѣдствіе паденія цѣны на него: въ 1908 году она была 25 коп., а въ 1909 году 21 коп.; пониженію расходовъ способствовали сокращеніе сверхурочныхъ работъ, пониженіе расцѣнокъ на сдѣльныя работы ¹⁾ и т. д. Сплошная смѣна шпаль была замѣнена одиночной.

Подобныя мѣропріятія мѣстныхъ управленій въ видѣ сокращенія сверхурочныхъ работъ и пониженія расцѣнокъ за сдѣльныя работы, примѣненія одиночной смѣны шпаль и т. д., были конечно предпринимаемы и на другихъ дорогахъ и не только въ 1909 году, но и въ послѣдующіе. Но надо сказать, что не пониженіе расцѣнокъ и не уничтоженіе сверхурочныхъ работъ главнымъ образомъ понизило расходы, а въ гораздо большей степени улучшеніе утилизаціи подвиж-

¹⁾ Об. з. въ От. Г. К. за 1909 г. стр. 90-91.

ного состава. Посмотримъ какъ управленіе ж. дор. слѣдовало правиламъ утилизаціи подвижного состава (стр. 55-56).

Работа подвижного состава заключается: въ пробѣгѣ паровозовъ и вагоновъ, и наиболѣе полномъ использованіи движущей силы первыхъ и подъемной силы вторыхъ. Для разсмотрѣнія вліянія на сокращеніе расходовъ улучшенной утилизаціи подвижного состава обратимся прежде всего къ результатамъ работы паровозовъ въ теченіи третьяго періода.

1. Пробѣгъ паровозовъ.

Извѣстно что работа паровозовъ выражается въ пробѣгѣ 1) во главѣ поѣздовъ, 2) въ пробѣгѣ безъ поѣздовъ (къ мѣсту службы), 3) въ маневрахъ на станціяхъ, т. е. въ пробѣгѣ при составленіи поѣздовъ и 4) въ воспособленіи на болѣе тяжелыхъ участкахъ пути другимъ паровозамъ, ведущимъ поѣзда. Часть времени, иногда очень значительную, они пребываютъ въ резервѣ. Нерѣдко всѣ иные виды работы паровозовъ превышаютъ въ своей суммѣ работу паровозовъ во главѣ поѣздовъ, а такъ какъ отопленіе, водоснабженіе, ремонтъ и т. д. паровозовъ составляютъ въ бюджетѣ одну изъ главнѣйшихъ статей расхода (какъ это мы видѣли при исчисленіи перерасходовъ второго періода), то для успѣшности финансовыхъ результатовъ является чрезвычайно важнымъ сокращеніе этихъ добавочныхъ (главнымъ образомъ внѣ поѣздовъ) пробѣговъ паровозовъ, какъ способное повести къ значительному сокращенію расходовъ по эксплуатаціи. За послѣдніе годы произошло громадное сокращеніе работы паровозовъ, какъ во главѣ поѣздовъ, такъ и внѣ ихъ: ¹⁾

Г о д ы	1908	1910	1912
	въ тысячахъ верстъ		
во главѣ поѣздовъ	234.080	219.660	232.853
не во главѣ	113.909	95.355	96.111
въ т. числѣ одиноч. пар.	94.186	84.669	
всего	347.989	316.015	328.964

Пробѣгъ всѣхъ паровозовъ сократился съ 348 м. до 329 мил. верстъ или на 5.5%, причемъ сокращеніе шло исключительно за счетъ добавочной работы паровозовъ не во главѣ поѣздовъ, которая упала съ 113.9 м. до 96.1 мил. вер. или на 15.6%. Слѣдовательно въ отношеніи пробѣга паровозовъ

¹⁾ Варшаво-Вѣнская ж. дорога вездѣ исключена изъ приводимыхъ цифръ, которыя взяты изъ смѣтъ Управленія ж. дорогъ на 1912 и 1914 годы и изъ журнала Пути Сообщенія 1914 г. № 5 стр. 65 и слѣд.

сдѣланы громадныя успѣхи, разъ, несмотря на увеличеніе перевозки пассажировъ и грузовъ, произошло все же сокращеніе ихъ пробѣга. Если мы обратимся къ частной сѣти, то увидимъ, что съ 1908 по 1912 годъ пробѣгъ всѣхъ паровозовъ не только не упалъ, но возросъ съ 134.7 мил. до 144.3 мил. или на 7%.

Число паровозо-верстъ на 1 мил. пудо—верстъ полезной работы сократилось съ 114.8 до 109.5 (или на 4.6%), въ то время какъ на частной сѣти 107.4 до 103.4 (на 3.7%). Вообще же нужно сказать, что работа паровозовъ на частной сѣти—несмотря на снабженіе въ послѣдніе годы паровознаго парка казенныхъ ж. дорогъ новыми мощными паровозами—нѣсколько выше казенной. остающейся въ цѣломъ пока снабженной пассажирскими и товарными паровозами въ среднемъ менѣе сильными, чѣмъ на частной сѣти.

Въ видахъ должнаго использованія паровозовъ на каз. ж. дор. принимался рядъ мѣръ, какъ на примѣръ: а) усовершенствованіе способа учета работы парка паровозовъ и распоряженія ими; в) увеличеніе мощности паровозовъ; с) развитіе и переустройство узловыхъ станцій и т. д.

Въ теченіи періода сократился пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ и ихъ маневровая служба по всей сѣти. По отдѣльнымъ дорогамъ не сократился пробѣгъ всѣхъ паровозовъ на Московско-Брестской, Л. баво-Роменской, Пермской, Полтвскихъ, Привислянскихъ, Риго-Орловской, широкой колеи Сѣверныхъ увеличился пробѣгъ паровозовъ только во главѣ поѣздовъ на закавказскихъ и Юго-Западныхъ. Необходимо было произвести сокращеніе пробѣга паровозовъ на всѣхъ этихъ дорогахъ.

2. Пробѣги поѣздовъ.

Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія возросъ съ 86.6 мил. в. до 101.8 или на 17.6% при увеличеніи количества пассажировъ съ 111.1 мил. до 164.5 м. или на 48%, а ихъ пробѣга (съ 11.216 мил. верстъ до 14.767) на 31.6%, т. е. въ 1912 году было достигнуто большее населеніе поѣзда чѣмъ въ 1908 году. По свѣд. Г.К. за 1908 и 1912 г. къ 1912 г. возрасла населенность поѣзда съ 129 ч. до 147 чел. или на 13.96%, а оси пассаж. вагона съ 3.91 ч. до 4.50 ч. или на 15.1%.

Обращаясь къ разсмотрѣнію пробѣга поѣздовъ товарнаго движенія мы замѣчаемъ,

Года	1908	1910	1912
	проб. поѣзд. въ тыс. версть		
Казен. сѣтъ Евр. Росс.	137.421	121.710	125.565
Казен. сѣтъ Аз. Росс.	26.526	24.152	28.414
Частная сѣтъ	56.220	61.561	60.143
Всего въ тысяч. версть . . .	220.167	207.423	214.122 ¹⁾

что пробѣгъ ихъ сократился съ 137.4 мил. до 125.6 мил. в. или на 8.6% и это при увеличеніи количества грузовъ съ малой скоростью съ 8.5 миллиардовъ пудовъ до 9.3 миллиарда или на 9.6%, а пробѣга ихъ съ 1.861 мил. до 2.292 миллиарда или на 23.2%. Столь громадное сокращеніе пробѣга поѣздовъ товарнаго движенія объясняется увеличеніемъ нагрузки его, къ разсмотрѣнію чего мы скоро перейдемъ.

Отдѣльныя дороги оставляютъ желать еще многого въ отношеніи пробѣга. Полѣскія дороги увеличили пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ съ 3.789.7 тыс. поѣздо-версть до 4.338.6 т. или на 14.6%. На нихъ упалъ средній составъ поѣзда съ 69.8 до 69.55 осей, вслѣдствіе чего слабо возрасла нагрузка поѣзда—съ 11.190 до 13.677 пуд. или на 22 2/0%. Либаво-Роменская увеличила пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ съ 4.466.5 т. до 5.179 т. в. (у ней оказалась хорошая нагрузка оси-версты въ 1912 г.—239 пудовъ; а поѣзда 19.236 пудовъ, хорошій составъ поѣзда въ—80.91 осей). Пробѣгъ товарныхъ поѣздовъ и составъ поѣзда увеличились кромѣ того на дорогахъ: Привисляндской съ 8.199.6 т. до 9.857.6 т. версть, а составъ съ 67.44 до 70.61 осей; Риги-Орловской съ 5.472 до 6.089.1 тыс. (имѣетъ слабую нагрузку оси-версты, которая возрасла съ 191 всего лишь до 203.91 п.); Сѣверныхъ широкая колея съ 5.204.7 т. до 5.766.9 т. (имѣетъ слабую нагрузку оси-версты, возросшую съ 181.58 п. до 215.43 п.); Баскунчакской съ 96.4 т. до 104.4 т. версть (составъ поѣзда упалъ съ 86.42 до 79.80 осей, нагрузка оси-версты чрезвычайно слабая и возрасла съ 170.2 всего до 173.1 п., а поѣзда упала съ 14.744 до 13.803 или на 6.33%; Закавказской—пробѣгъ поѣздовъ сильно поднялся, увеличившись съ 6.409.2 до 9.983.2 т. в. или на 55.8% (на дорогѣ слабая нагрузка, слабый составъ).

3. Увеличение состава поѣздовъ.

Увеличение состава поѣздовъ повело и къ болѣе полной нагрузкѣ поѣзда, а слѣдовательно къ большому использованию силы паровоза. Обращаясь къ отдѣльнымъ дорогамъ, находимъ, что средній составъ торговаго поѣзда увеличивался на нихъ слѣдующимъ образомъ. Осей товарныхъ вагоновъ было на дорогахъ въ разные годы:

	1908 г.	1910 г.	1912 г.
*) Баскунчакской	86.42	82.18	79.80
Закавказской	60.70	69.30	72.04
Екатерининской	66.22	76.46	76.91
Александровской (М. Б.)	60.45	67.37	69.73
Либаво-Роменской	74.98	78.94	80.91
Моск.-Курской	66.95	69.21	83.63
Николаевской	77.97	94.84	103.06
Пермской	50.70	54.38	59.99
*) Полѣскихъ	69.80	71.27	69.55
Привисляндск.	67.44	68.15	70.61
Риго-Орловской	67.54	78.71	83.99
Самаро-Златоустовской	63.44	64.58	68.39
Сыз.-Вяземской	51.19	58.54	63.38
Сѣв. шир. колея	63.46	73.87	81.09
Сѣверо-Западн.	52.17	64.24	69.87
Юго-Западныхъ	70.12	71.72	74.09
Южныхъ	70.21	80.98	84.28 ¹⁾

Мы видимъ, что на всѣхъ дорогахъ, за исключеніемъ Баскунчакской и Полѣскихъ, составъ поѣзда сильно возросъ съ 1908 по 1912 г., причемъ на нѣкоторыхъ изъ нихъ средній составъ поѣзда увеличился больше чѣмъ на 20%, напримеръ на дорогахъ: Московско-Курской составъ увеличился за этотъ періодъ на 24.9%, Николаевской 33.3%, Риго-Орловской 24.4%, Сызрано-Вяземской 23.8%, Пермской 18.3%, Закавказской 18.7%, Сѣверныхъ 27.4%, Сѣверо-Западныхъ 33.9% и Южныхъ 20.0%.

Столь громадное увеличеніе состава товарныхъ поѣздовъ на этихъ 9 дорогахъ равное $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{5}$ повело и къ столь же громадному сокращенію количества поѣздовъ и паровозовъ, а кромѣ того и прислуги.

На нѣкоторыхъ дорогахъ составъ поѣзда представляется все же неудовлетворительнымъ: кромѣ Баскунчакской и Полѣ-

¹⁾ Давный изъ Сметы Управленія ж. дор. на 1914 годъ.

скихъ ж. дорогъ, на которыхъ составъ поѣзда упалъ на 7.7 % и 0.4 %, дорога Пермская (составъ которой хотя и возросъ на 18.3 %), имѣеть составъ всего 60 осей; Сызрано-Вяземская (увеличившая составъ на 23.8 %) имѣеть составъ въ 63.4 осей; Сѣверо-Западная въ 69.9 осей, Самаро-Златоустовская 68.4 осей, Александровская 69.8 осей, Закавказская 72.0 осей.

Сравненіе съ ними состава Варшаво-Вѣнской дороги въ 117.7 осей, Николаевской въ 104.0, Московско-Куреккой въ 83.6, Риго-Орловской въ 84.0 и т. д. указываетъ прямо на неудовлетворительную постановку составленія ихъ поѣздовъ¹⁾.

Что касается средняго состава для всей сѣти дорогъ то онъ былъ²⁾:

	1908 г.	1910 г.	1912 г.
Каз. европейск. сѣть	66.2	73.5	78.3
Каз. азиатск. сѣть	64.9	70.8	73.7
Частная сѣть	74.7	79.2	81.8
Всего	67.7	74.9	78.7

Частная сѣть, какъ мы видѣли, пускаеть поѣзда гораздо большаго состава, хотя, если сравнить по росту, казенная возрасла быстрѣе частной. За періодъ 1908-1912 г. составъ поѣздовъ казенной сѣти Европейской Россіи возросъ на 18.3 %, а частной на 9.5 %. По даннымъ Свѣдѣній Госуд. Контроля составъ поѣздовъ европейской казенной сѣти увеличился съ 65.1 осей до 77. осей или на 18.2 %.

Увеличеніе состава поѣздовъ объясняется также и увеличеніемъ тяговой силы самыхъ паровозовъ, путемъ введенія въ употребленіе паровозовъ особыхъ мощныхъ типовъ.

4) Населенность пассажирскихъ вагоновъ и нагрузка товарныхъ.

Мы видѣли, что въ теченіи періода сильно сократились пробѣги перевозовъ (на 5.5 %) и пробѣги поѣздовъ (на 8.6 %). Несмотря на это сокращеніе сильно увеличился составъ самыхъ поѣздовъ на (18.3 %). Такое явленіе указываетъ намъ на то, что сила паровозовъ стала использоваться много полнѣе—сократилось количество выпускаемыхъ поѣздовъ, но составъ ихъ увеличился. Эксплуатація казенной сѣти Европейской Россіи стала, слѣдовательно, болѣе хозяйственной чѣмъ была въ прошломъ періодѣ. Но эта хозяйственность управленія увеличилось не только въ отношеніи уве-

¹⁾ Сѣтъа управ. ж. дор. 1914 г.

²⁾ Пути Сообщенія 1914 №. 5 стр. 66.

личенія утилизаціи паровозовъ. Мы помнимъ, что количество перевезенныхъ сѣтью грузовъ увеличилось въ гораздо большей степени чѣмъ составъ поѣзда. Хозяйственность управленія проявилась здѣсь въ томъ, что полнѣе стала утилизація подъемной силы вагоновъ.

Число пассажировъ на ось-пассажирскаго вагона (по Св. Г. К.) возрасло съ 1908 г. по 1912 годъ съ 3.91 до 4.50 ч. или на 15.1%. Количество же груза на ось-товарнаго вагона поднялось съ 196 до 228 п. (въ 1910—214.2 п.), или на 16.12%¹⁾. Болѣе полной нагрузкѣ вагона способствовало и повышеніе подъемной силы товарнаго вагона съ 900 до 1000 п.

Нѣкоторыя ж. дороги или отстали отъ роста средней нагрузки вагона по всей сѣти казенныхъ ж. дорогъ или имѣютъ нагрузку оси слабой. На Сызрано-Вяземской дорогѣ средняя нагрузка оси-вагона поднялась сильно, съ 167.61 п. до 204.63 п., но все же по сравненію съ средней нагрузкой всей казенной сѣти Европейской Россіи—228 п. она слаба; на Самаро-Златоустовской—нагрузка возрасла съ 175.09 до 211.31 п., но все же, какъ мы видимъ, и она слаба; на Закавказской нагрузка возрасла лишь съ 169.82 п. до 187.35 п.; на Риги Орловской съ 191 до 203.9 пуд.; на Баскунчакской съ 170.9 до 173.1 п.

На всѣхъ этихъ дорогахъ средняя нагрузка оси-вагона оказалась гораздо слабѣе средней нагрузки всей сѣти.

Нагрузка по всей сѣти влѣдствіе, повышенія нагрузки вагона и увеличенія состава поѣзда, возрасла съ 12.834 п. до 17.534 п. или на 36.8%²⁾. Подобно нагрузкѣ оси-вагона на нѣкоторыхъ дорогахъ слабо возрасла нагрузка поѣзда: Полѣскія увеличили нагрузку поѣзда лишь на 22.2% (съ 11.190 пудовъ до 13.677); Риги-Орловская на 32.2% (съ 12.902 п. до 17.053 п.); Закавказская на 28.8% (съ 10.312 п. до 13.279 п.); Пермская на 32.8% (съ 10.60 п. до 14.199 п.). Слаба нагрузка поѣзда кромѣ того на дорогахъ: Сызрано-Вяземской—12.969 п.; Самаро-Златоустовской—14.452 п.; Баскунчакская же не только имѣетъ слабую нагрузку въ 13.803 п., но по сравненію съ 1908 годомъ упала на 6.33% (14.744 п. Частная сѣть по свѣд. Г. К. имѣла въ 1912 г. населенность оси пассаж. вагона въ 4.81 чел., т. е. больше населенности оси казенной сѣти. Въ то же время населенность поѣзда у

¹⁾ См. Управ. ж. дор. 1912 г. стр. 14.

²⁾ Сметы Управленія ж. дор. на 1914 г. стр. 14. По свѣд. Г. К. нами нечислена для 1912 года цифра нагрузки поѣзда въ 17.345 п.

ней была равна 132 ч., а на казенной 146 ч., т. е. больше. Нагрузка оси товарнаго вагона у ней была всего лишь 207 пуд., а поѣзда 16.857 п., т. е. много ниже казенной сѣти.

5. Улучшеніе движенія.

Что касается улучшенія движенія то въ этомъ отношеніи министерствомъ сдѣлано было очень много касавшагося главнымъ образомъ пассажирскаго движенія. Въ 1910 году поѣздами было сдѣлано поѣздо-верстъ 121,2 мил., а въ 1912 году уже 131.0 мил., а на 1914 годъ предвидѣлось 148.7 мил. поѣздо-верстъ. Независимо отъ этого уже въ 1913 году были установлены многіе новые поѣзда, изъ которыхъ наиболѣе значительными по пробѣгу являлись, какъ мы говорили, маршруты: Москва-Варшава, Варшава-Лодзь (Колюшки), Петербургъ-Вержболово, Рига-Муравьево-Либава, Варшава-Кіевъ-Харьковъ, Ростовъ-Фастовъ-Казатинъ-Варшава, Ростовъ-Кіевъ, Казатинъ-Одесса, Окница-Новоселицы, Харьковъ-Курскъ Лозовая-Севастополь, Харьковъ-Никитовка и др. ¹⁾

Кромѣ установленія ряда прямыхъ сообщеній министерствомъ введены съ зимы 1912—1913 г. дополнительные пассажирскіе поѣзда въ періоды спѣшнаго пассажирскаго движенія по линіямъ наибольшаго теченія пассажировъ, какъ на примѣръ изъ Петербурга и Москвы на Севастополь и обратно въ теченіи нѣсколькихъ дней передъ и послѣ праздниковъ рождества и пасхи; изъ Петербурга на Севастополь, Ростовъ и Одессу для разѣзда публики „на“ и „съ“ курортовъ въ продолженіи не менѣе какъ по мѣсяцу весной и осенью (май—іюнь и августъ—сентябрь); со станціи Ташкентской дороги до Одессы для поѣзда паломниковъ мусульманъ во время усиленнаго движенія ихъ—въ сентябрѣ; изъ Москвы въ Нижній-Норгородъ на время Нижегородской ярмарки.

Третьей мѣрой имѣвшей большое значеніе было улучшеніе росписаній. На послѣднемъ 75 сѣздѣ по выработкѣ новыхъ росписаній (ноябрь—декабрь 1912 г.) было достигнуто 298 новыхъ согласованій, а утрачено лишь 62. На томъ же сѣздѣ число безпересадочныхъ сообщеній увеличено на 30 новыхъ: Петербургъ-Ташкентъ, Варшава-Саратовъ, Севастополь-Ростовъ, Кіевъ-Ростовъ, Варшава-Ростовъ, Харьковъ-Саратовъ, Москва-Варшава и т. д.

¹⁾ См. Управ. ж. дор. на 1914 г. стр. 88—89.

Четвертая мѣра—ускореніе поѣздовъ коснулась 238 поѣздовъ на всей сѣти ж. дорогъ Европейской и Азіатской Россіи, изъ которыхъ наибольшее число на казенной сѣти приходится на дороги: Закавказскую 18, Южныя 16, Самаро-Златоустовскую 10 и т. д. ¹⁾.

6. Уменьшеніе хозяйственнаго движенія.

Улучшеніе хозяйственности управленія проявилось и въ отношеніи хозяйственнаго движенія, которое не только уплотнилось, но даже и уменьшилось, что замѣтно изъ слѣдующей таблицы пробѣга грузовъ ¹⁾.

годы	1908	1910	1911	1912
всего грузовъ въ мил. п.-в.	1.831,57	1.969,67	2.176,42	2.292,75
въ томъ числѣ хозяйств.	193,82	172,88	186,75	205,98
въ ‰ отношеніи	10,59	8,78	8,53	8,91

Съ 193,8 мил. пудо-верстъ въ 1908 году хозяйственное движеніе упало до 172,9 къ 1910 году или на 20,9 мил. п. и съ этого года, повидимому, приблизившись къ минимальному пробѣгу хозяйственныхъ грузовъ на многихъ казенныхъ ж. дор.—хозяйственное движеніе начинаетъ возрастать. Но все же не достигаетъ того ‰ наго отношенія ко всей перевозкѣ грузовъ, которое было въ 1908 году.

Всего съ 10,6‰ общаго количества перевезенныхъ грузовъ въ 1908 году количество хозяйственныхъ грузовъ упало къ 1912 году до 8,9‰, а по смѣтнымъ предположеніямъ на 1914 годъ должно было упасть еще—до 8,06‰. Нужно сказать, что на отдѣльныхъ дорогахъ движеніе хозяйственныхъ грузовъ заставляло желать еще улучшеній. Къ такимъ дорогамъ безусловно необходимо отнести дороги, отношеніе пробѣга хозяйственныхъ грузовъ которыхъ къ общему пробѣгу всѣхъ ихъ грузовъ возрасло.

Таковы дороги:	1908 г.	1912 г.
	‰	‰
Московско-Брестская (теперь Александровская)	9,59	9,88
Либаво-Роменская	8,22	11,63
Южныя	7,39	11,05

¹⁾ По смѣтѣ Упр. ж. д. 1912 г. и 1914 г.

Эти три дороги имѣли въ 1908 году движеніе хозяйственныхъ грузовъ гораздо слабѣе нормы 10.59‰, а къ 1912 г. были много выше нормы этого же года 8.91‰. Къ слѣдующимъ дорогамъ съ громаднымъ хозяйственнымъ движеніемъ, понизившимъ его съ 1908 года, но все же нуждающимся въ значительномъ пониженіи, нужно отнести дороги:

	1908 г.	1912 г. ¹⁾	1912 г. ²⁾
Закавказскую	28.67‰	18.71‰	23.50‰
Пермскую	15.42	14.13	36.93
Риго Орловскую	12.62	10.32	15.00
Сызрано-Вяземскую	17.98	10.54	12.30
Юго Западные	14.40	14.04	17.15

На этихъ дорогахъ пониженіе хозяйственнаго движенія до средняго уровня 8.9‰ могло повести къ громадному сокращенію расходовъ, особенно на Пермской (съ 36.93 до 8.9 или на 28‰), Закавказской (съ 18.71 до 8.9 почти на 10‰) и Юго-Западныхъ (на 8.2‰).

Заслуживаетъ вниманія Самаро-Златоустовская дорога, уменьшившая свое хозяйственное движеніе съ 10.96 до 9.43 м. вер. или съ 11.13‰ общаго пробѣга въ 1908 году до 7.64‰ пробѣга 1912 г. всѣхъ грузовъ, благодаря чему получилось сокращеніе расходовъ по движенію (съ 11.13‰ до 7.54‰) на 3.59‰³⁾. Сокращеніе хозяйственнаго движенія на 8 дорогахъ съ неудовлетворительнымъ хозяйственнымъ движеніемъ повело бы къ еще большей экономіи въ расходахъ по передвиженію грузовъ.

Мы видимъ послѣ обзора работы подвижнаго состава, что въ его утилизациі наступило улучшеніе, повлекшее за собой сокращеніе расходовъ по службѣ тяги и подвижнаго состава.

Но несмотря на наступившее по всей сѣти каз. ж. дор. Европейской Россіи улучшеніе, въ ней былъ рядъ дорогъ, для которыхъ такого улучшенія не наступило. Какъ далеки онѣ отъ удовлетворительнаго состоянія показываетъ ниже слѣдующая таблица среднихъ нормъ въ 1912 г.⁴⁾.

1) По См. Управ. ж. д.

2) По Св. г. к. з. 1912 г. къ этимъ дорогамъ надо еще отнести Сѣверо-Западные—30.1‰, Московско-Курскую 20.84‰ и Самаро-Златоустовскую—15.7‰.

3) См. См. Управ. ж. дор. 1912 г. стр. 25 и 1914 г. стр. 21.

4) См. Упр. ж. д.

Средняя норма для к. ж. д.	Сокращение пробѣга паровоз. съ 1908 по 1912 г. въ %-ахъ,— увеличение.	Сокращение пробѣга тов. поѣздовъ съ 1908 по 1912 г. въ %-хъ— увеличение.	Средній составъ товарнаго поѣзда.	Средняя нагрузка оси товарнаго вагона.	Средняя нагрузка товарнаго поѣзда.	% хозяйственнаго движенія въ общ. движеніи грузовъ.
Европ. Рос.	-5.5%	-8.6%	73.3	228.0	17.534	8.91
Закавказская	2.15%	55.84%	72.04%	188.91	13.018	18.71
Полѣсскія	29.72	14.6	69.55	196.97	13.677	8.70
Александров.	3.17	-1.65	69.76	185.23	12.909	9.88
Риго-Орловск	15.63	11.22	83.99	203.91	17.058	10.32
Сѣверныя	9.20	10.81	81.09	215.43	17.452	7.06
Юго-Западн.	4.62	-0.61	74.09	232.68	17.218	14.04
Пермская	2.80	-9.66	59.99	236.80	14.199	14.13
Сызр.-Вяземс.	-20.34	-14.09	63.38	204.63	12.969	10.54

Изъ этой таблицы видно, что 1) Закавказская дорога ухудшила пользованіе подвижнымъ составомъ, увеличивъ число верстъ пробѣга паровозовъ и поѣздовъ и, имѣя нормы состава, нагрузки и хозяйственнаго движенія чрезвычайно далекими отъ совершенства. Тоже нужно сказать и про 2) Полѣсскія дороги, которыя имѣютъ лишь одно достоинство—слабое движеніе хозяйственныхъ грузовъ, а въ остальномъ не далеко ушли отъ Закавказской дороги. Александровская сократила пробѣгъ поѣздовъ, но всего только на 1.65%, т. е. въ 9 разъ меньше чѣмъ вся сѣть, пробѣгъ паровозовъ на ней увеличился, составъ поѣзда, нагрузка его и вагона, а также хозяйственное движеніе весьма неудовлетворительны. 3) Риго-Орловская дорога увеличила пробѣги паровозовъ и поѣздовъ—нагрузки же поѣздовъ и вагоновъ на ней неудовлетворительны. 4) Тоже и Сѣверная. 5) Сызрано-Вяземская ж. дорога имѣетъ слабый составъ, слабую нагрузку, большее хозяйственное движеніе и, несмотря на сокращеніе пробѣга паровозовъ и поѣздовъ, должна сократить ихъ еще больше за счетъ увеличенія нагрузки вагона и поѣзда. 6) На Пермской и 7) Юго-Западныхъ ж. дорогахъ слабъ составъ, слаба нагрузка поѣзда и велико движеніе хозяйственныхъ грузовъ.

Безъ сомнѣнія устраненіе всѣхъ этихъ недостатковъ эк-

сплоатаціи на перечисленныхъ дорогахъ путемъ увеличенія нагрузокъ, сокращенія пробѣга поѣздовъ и паровозовъ, увеличенія состава поѣздовъ и уменьшенія хозяйственныхъ грузовъ, могло бы повести къ еще большей экономіи и сокращенію расходовъ и способствовало бы еще большому возрастанію чистаго дохода.

Разсмотрѣніе работы паровозовъ показало намъ, что сокращеніе расходовъ произошло за счетъ громаднаго улучшенія въ пользованіи подвижнымъ составомъ, повлекшаго за собой и сокращеніе потребности въ самомъ подвижномъ составѣ, (увеличеніе времени работы каждаго паровоза и вагона и сокращеніе ихъ необходимаго количества), сокращеніе расхода по ремонту и найму подвижнаго состава, уменьшеніе расхода на отопленіе, освѣщеніе, водоснабженіе паровозовъ, содержаніе паровозной и поѣздной прислуги. Теперь ясно почему въ приведенной выше таблицѣ сократились расходы, измѣняющіеся пропорціонально размѣрамъ движенія—сократилось само движеніе подвижнаго состава, но количество передвигаемыхъ емъ пассажировъ и грузовъ увеличилось. Произошло это явленіе вслѣдствіе примѣненія принциповъ наибольшей экономіи подвижнаго состава и наименьшимъ на него расходомъ, которые поставило себѣ задачей управленіе (центральное и мѣстное) ж. дорогъ и, которые ввели хозяйственность тамъ гдѣ ея раньше не было. Расходы сокращались изъ года въ годъ: въ 1909 на 8.2 м., 1910—11.4, 1911 0.42 м., а въ среднемъ за годъ по 6.69 мил. руб.

В. Чистый доходъ.

Въ результатѣ быстрого роста валовыхъ доходовъ и значительнаго сокращенія расходовъ произошло громадное улучшеніе въ конечныхъ итогахъ эксплоатаціи казенной сѣти. Въмѣсто 4 дорогъ въ 1908 году въ первой группѣ въ 1912 г. (и 1913) году было уже 16, т. е. за исключеніемъ Сызрано-Вяземской и Баскунчакской, находившихся во второй группѣ. и Ковель-Владиміръ-Волынской, находившейся въ эксплоатаціи Военнаго министерства и приносявшій убытокъ, всѣ дороги Европейской Россіи. Даже Сызрано-Вяземская ж. дорога не только подняла свою доходность и ушла изъ дефицитной 4-ой группы въ 1909 году, но въ 1912 году перебралась и изъ 3-ей во 2-ую. Весь основной капиталъ, за исключеніемъ 161.7 мил. р. Сызрано-Вяземской, Баскунчакской и Ковель-Владиміръ-Волынской ж. дор., сосредоточился въ первой груп-

пѣ въ суммѣ 4.326.662.272 руб. или 96.4% основного капитала всей сѣти. По мѣрѣ постепеннаго улучшенія хозяйства ж. дорогъ и ихъ перехода изъ 4-ой, 3-ей и 2-ой группъ въ 1-ую росъ и чистый доходъ. Безъ сборовъ чистый доходъ возрасталъ: въ 1909 г. на 44.17 мил., въ 1910 г. на 42.3 м., 1911 г. на 56.5 мил., 1912 г. (безъ Варшаво-Вѣнской на 26.3 мил.) на 20.7 мил., а за весь періодъ чистый доходъ возросъ на 164 мил. р. или въ среднемъ за годъ по 41 мил. р. Кроме того на 6.5 мил. руб. возрасли сборы (государственный и въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда). На колебаніе %-а чистаго дохода къ затратамъ государственнаго казначейства и къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ могла вліять лишь постройка другихъ линій, капитальный ремонтъ старыхъ, (т. е. мѣры удорожавшія поверстную стоимость казенной сѣти) и разрѣшеніе постройки частной инициативѣ конкурирующихъ линій. Поверстный валовой доходъ возросъ съ 15 653 р. (501.5 мил.: 32.000 верстъ) до 20.190 р. (665.6 мил. руб.: 32.967 в.), что указываетъ на недостаточно быстрое расширеніе казенной сѣти.

Процентъ остатка чистаго дохода за покрытіемъ обязательныхъ платежей вмѣстѣ со сборами къ затратамъ государственнаго казначейства возросъ съ 1.13% до 10.74%, а его процентъ къ основному капиталу съ 2.23% до 6.90%.

Процентъ остатка чистаго дохода вмѣстѣ со сборами къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ возросъ съ 0.63% до 6.34%. Процентъ чистаго дохода со сборами къ тѣмъ же государственнымъ доходамъ повысился съ 5.07% до 9.53%. Процентъ валовыхъ доходовъ къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ также возросъ съ 20.53% до 22.42%. Результаты эксплуатаціи казенной сѣти Европейской Россіи оказались такимъ образомъ блестящими и роль ихъ въ бюджетѣ поднялась. При приростѣ бюджета въ 681.6 мил. р. за указанный періодъ приростъ въ немъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ европейской сѣти вмѣстѣ со сборами оказался въ 184.8 мил. руб. или 27.11% прироста бюджета. Кроме этой значительной доли прироста въ обыкновенныхъ государственныхъ доходахъ казенныя ж. дороги Европейской Россіи косвеннымъ путемъ, способствуя развитію промышленности Россіи, дали другой столь же значительный % прироста.

Перейдемъ къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенной сѣти Азіатской Россіи.

Азіатская Россія.

Глава 10-ая.¹⁾

Въ Азіатской Россіи непосредственно въ казенномъ управленіи находились 4 ж. дороги (кромѣ строившейся Амурской, Восточно-Китайской и Уссурійской): Забайкальская, Сибирская, Средне-Азіатская, и Ташкентская. Кромѣ того казенными дорогами въ Азіи являются Уссурійская и Восточно-Китайская ж. дороги. Отличіе этихъ дорогъ отъ европейскихъ то, что онѣ построены съ цѣлями государственными по преимуществу, т. е. съ одной стороны въ цѣляхъ обороны и прикрѣпленія къ центру Россіи нашихъ границъ и владѣній, а съ другой съ цѣлью насадить промышленность, открыть доступу свободныя земли для заселенія и оживить тѣмъ самымъ безлюдныя, но богатыя ископаемыми и иными природными богатствами (рыбой, звѣремъ, лѣсомъ и т. д.) мѣстности Сибири и Дальняго Востока. Въ виду такого своего назначенія онѣ должны были по идеѣ быть убыточными или на первое время или на весьма долгое, пока въ томъ краѣ, по которому онѣ пролегали молодая промышленность не дала бы достаточно пассажировъ и грузовъ для покрытія расходовъ по эксплуатаціи, а тамъ достаточно и для платежей по капиталу. Время это уже наступило для трехъ азіатскихъ дорогъ—Сибирской, Средне-Азіатской и Ташкентской. Убыточной дорогой являлась въ 1910—1912 г. время только Забайкальская. Восточно-Китайская (съ Уссурійской линіей), хотя и приноситъ чистый доходъ отъ эксплуатаціи, но онъ далеко недостаточенъ для покрытія расходовъ по дополнительнымъ предпріятіямъ дороги и по оборонѣ, почему производились все время громадныя около 10 мил. р. и выше ежегодныя приплаты казны на дорогу.

Совершенно различныя условія, въ которыхъ находилась и находится эксплуатація каждой дороги, не позволяютъ установить какіе либо періоды въ финансовыхъ результатахъ всей азіатской сѣти. Такъ Забайкальская и Восточно-Китайская дороги пострадали отъ русско японской войны гораздо сильнѣе чѣмъ Сибирская, въ то время, какъ Средне-Азіатская и Ташкентская (отстроенная въ 1905 году) стояли почти внѣ

¹⁾ По Сметамъ управленія ж. дорогъ за 1912 и 1913 г.

всякой зависимости отъ войны и появившейся на Средне-Азиатской дорогѣ въ 1905 году дефицитъ (какъ и въ послѣдующіе годы) объясняется конкуренціей Ташкентской, дававшей въ свою очередь дефицитъ въ 1906, 1907 и 1908 г. вслѣдствіе того, что она находилась въ эксплуатаціи еще только первые годы. Средне-Азиатская и Ташкентская, равно какъ и Сибирская находились въ благопріятныхъ условіяхъ эксплуатаціи, проходили по довольно оживленнымъ и промышленнымъ районамъ и въ 1912 году принесли на затраты государственнаго казначейства: Средне-Азиатская 3.9%, Сибирская—4.24% и Ташкентская 4.42%. Различіе условій, въ которыхъ находилась эксплуатація азиатскихъ дорогъ, а отсюда и различіе финансовыхъ результатовъ, заставляютъ насъ разсмотрѣть каждую дорогу въ отдѣльности.

Общіе финансовые результаты азиатской сѣти (съ Уссурийской ж. дорогой) въ періодъ 1900-1912 г. представлены нами въ слѣдующей таблицѣ (причемъ въ виду особенностей назначенія и эксплуатаціи Восточно-Китайской ж. дороги, являющейся по существу также казенной ж. дорогой, ея исторія и финансовые результаты будутъ разсмотрѣны нами ниже отдѣльно въ отдѣльномъ очеркѣ. Нами прибавлены къ валовымъ доходамъ суммы неуплаченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки совершенныя сѣтью во время русско-японской войны: въ 1904 г.—22.096.672 р., въ 1905 г.—31.372.367 р., въ 1906 г.—10.067.255 р.).

Изъ таблицы мы видимъ, что азиатская сѣть характерна своими дефицитами, которые исчезли у ней только съ 1910 г. Если же исключить изъ валовыхъ доходовъ суммы неуплаченныя военнымъ вѣдомствомъ за перевозки, сдѣланныя для него въ 1904—1906 годахъ во время русско-японской войны, дефициты эти станутъ еще больше и выразятся въ отдѣльные годы громадными цифрами. Такими годами будутъ 1904, 1905, 1906 и 1907 годы. Но неуплаченныя суммы необходимо прибавить къ валовымъ доходамъ, такъ какъ онѣ остались въ рукахъ же казны и тѣмъ самымъ увеличили ея доходъ. Наиболѣе убыточными годами окажутся тогда 1906, 1907 и 1908 г., что совпадетъ съ годами наибольшей убыточности европейской сѣти.

Въ 1897 году сѣть принесла чистый доходъ, что объясняется существованіемъ въ Азіи тогда лишь одной Средне-Азиатской ж. дороги. Въ слѣдующій же годъ съ момента открытія Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ сѣть

стала приносить все возрастающий дефицитъ, который въ 1902 году достигъ своей наибольшей высоты и въ 1903 г. упалъ, подавъ надежду на свое уменьшеніе. Надо сказать, что открытіе Сибирской магистрали совпало съ годами ухудшенія эксплуатаціи казенной сѣти, затѣмъ эксплуатація сѣти испытала на себѣ дѣйствіе войны и въ результатъ всего этого въ 1907 году сѣтью былъ принесенъ наибольшій дефицитъ въ размѣрѣ 23.1 мил. р. (со сборами и съ причисленіемъ къ доходамъ предшествующихъ лѣтъ неуплоченныхъ суммъ.)¹⁾, а между тѣмъ 1907 годъ является тѣмъ годомъ, когда ж. дороги работали въ нормальныхъ условіяхъ, кончились волненія и дороги обслуживали только потребности промышленности и торговли. Громадный дефицитъ этого года можно объяснить только ухудшеніемъ эксплуатаціи и его уменьшеніе уже въ слѣдующемъ году показываетъ, что онъ явился переломомъ результатахъ азіатской сѣти.

Для сравненія эксплуатаціи 1912 года мы и будемъ брать преимущественно 1907 годъ, а иногда и 1908 г.

Какъ для европейской сѣти 1912 годъ явился годомъ перелома (въ слѣдующемъ году наступило уже ухудшеніе финансовыхъ результатовъ сѣти) такъ такимъ же онъ оказался и для азіатской: чистый доходъ сѣти съ 24 мил. руб. упалъ 1913 году до 18.2 мил. или на 5.8 мил. р. Разсмотримъ отдѣльно эксплуатацію каждой азіатской ж. дороги: Сибирской, Средне-Азіатской, Ташкентской и Уссурийской. Исторію и эксплуатацію Восточно-Китайской разсмотримъ отдѣльно.

1. Сибирская ж. дорога.

Расходы по Сибирской дорогѣ увеличивались послѣ 1904 г. не только за счетъ войны, но и за счетъ ухудшенія эксплуатаціи. Какъ велики излишніе расходы—весьма трудно учесть, но что они велики свидѣтельствуетъ изслѣдованіе ихъ О. В. Комиссіей Н. Петрова, которая опредѣляла расходы, требующіе поясненія для 1907 года въ суммѣ 4.983 тыс., въ томъ числѣ по отдѣлу IV или службъ движенія, телеграфа и телефона въ суммѣ 1.260 т., а остальные 3.723 по отдѣлу V (тяги поѣздовъ)²⁾, причемъ 3.391 т. р. опредѣлила какъ расходы, возникшіе вслѣдствіе ухудшенія пользованія подвижнымъ составомъ.

¹⁾ Если же прибавить къ таблицѣ цифры убытка Восточно-Китайской ж. дороги съ ея дополнительными предпріятіями, то наиболѣе убыточнымъ годомъ будетъ 1905 давшій 40.1 мил. убытка.

²⁾ Н. Петровъ Главн. причины чрезвычайнаго роста расходовъ стр. 182—183.

Дефициты Сибирской дороги исчезли съ 1908 года и дорога стала приносить на затраты государственнаго казначейства все увеличивавшійся % чистаго дохода: въ 1908 году онъ былъ 0.89%; 1909—0.89%; 1910—1.99%; 1911—2.47%; въ 1912 г.—4.24%; въ 1913 г.—3.03%.

Весь чистый доходъ возросъ съ 1.974.925 р. въ 1908 году до 13.669.238 руб. въ 1912 году, но въ 1913 году упалъ до 12.514.333 р. До 1913 года были дефициты и въ частности въ 1907 году въ размѣрѣ 2.797.299 руб. Быстрый переходъ отъ дефицита къ столь огромному % на затраты государственнаго казначейства, какъ 4.24%, объясняется громаднымъ промышленнымъ развитіемъ Сибири съ одной стороны и улучшеніемъ эксплуатаціи дороги съ другой. Такъ съ 1907 года перевозка грузовъ увеличилась ¹⁾ съ 161.95 мил. до 228.58 мил. пуд. въ 1912 г. или на 41.1%, а ихъ пробѣгъ съ 154.95 миллиардовъ верстъ до 243.9 миллиардовъ или на 57.4%, причемъ это увеличеніе пробѣга не могло произойти ни за счетъ воинскаго, ни за счетъ движенія хозяйственныхъ грузовъ (послѣднее осталось почти на одномъ уровнѣ 28.2 и 28.8% общаго пробѣга поѣздовъ). Количество платныхъ пассажировъ увеличилось съ 1.948.351 чел. до 3.794.067, а пробѣгъ каждаго пассажира уменьшился съ 893 до 570 в., что указывало на ростъ мѣстнаго движенія, въ то время, какъ средний пробѣгъ пуда груза увеличился съ 792 до 949 вдретъ, что указывало на ростъ по преимуществу вывозныхъ изъ Сибири грузовъ, отправляемыхъ изъ все болѣе отдаленныхъ станцій дороги.

Валовой доходъ дороги въ виду этихъ обстоятельствъ возросъ съ 1907 по 1912 годъ съ 39.54 мил. до 46.96 м. или на 18.8%.

Г о д ы:	1907	1908	1912
Количество грузовъ	161.947.951	167.723.570	228.574.968
Въ томъ числѣ хлѣбн.	54.556.059	49.689.340	60.442.408
Пробѣгъ всѣхъ грузовъ въ поѣздахъ комм. движ.	154.952.124	182.680.178	243.894.128
Пробѣгъ тов. поѣздовъ	12.993.988	13.647.852	13.275.282
Нагрузка поѣзда	10.774	11.572	16.538
Нагрузка оси вагона	171.75	176.83	230.46
Среднее число осей въ товарномъ поѣздѣ	62.73	65.44	71.77

¹⁾ Сметы Управ. ж. дор. 1912 и 1914 г.

	1907 г.	1908 г.	1912 г.
Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія	10.387.684	12.030.866	11.671.499
Средній пробѣгъ пассажира	893	781	575
Средній проб. пуда груза	792	854	948
Пробѣгъ всеѣхъ паровоз.	31.993.515	33.900.695	33.773.351
Пробѣгъ тов. паровозовъ		28.944.352	25.635.285
Пробѣгъ хоз. грузовъ	43.692.713	62.188.206	70.211.170
% пробѣга хозяйст. грузовъ къ общ. проб.	28.19	34.98	28.82

Улучшеніе условій эксплуатаціи выразилось въ улучшеніи утилизаціи подвижнаго состава. Такъ пробѣгъ паровозовъ съ 1908 года уменьшился съ 33.9 мил. верстъ до 33.8 мил. в., а пробѣгъ товарныхъ паровозовъ даже съ 28.9 мил. вер. до 25.6 м. в. или на (3.3 мил.) 11.38%. Пробѣгъ пассажирскихъ поѣздовъ уменьшился съ 1908 года съ 12.03 мил. до 11.67 мил. в., а товарныхъ съ 13.65 мил. до 13.28 м. верстъ. Все это отразилось на нагрузкѣ поѣздовъ и вагоновъ, которая увеличилась: поѣзда съ 1907 года съ 10.774 пудовъ (1908—11.572 п.) до 16.538 пудовъ или на 53.4%, а вагона съ 171.75 (1908—176.83) до 230.46 пудовъ или на 34.13%. Нагрузка вагона (230.46 п.) въ 1912 году превысила среднюю нагрузку въ этомъ году каз. сѣти Европейской Россіи. (228 п.). Нагрузка же поѣзда была немного меньше 16.538 п. (17.534).

Среднее число осей въ товарныхъ поѣздахъ возрасло съ 62.73 до 71.77 или на 14.4%, что указываетъ на болѣе полное использование силы паровоза.

Въ результатъ улучшенія пользованіемъ подвижнымъ составомъ, а также и иныхъ мѣръ, произошло сокращеніе расходовъ на дорогъ съ 42.336.922 руб. въ 1907 г. до 36.008.690 (въ 1908 г.—39.867.397) въ 1911 году или на 6.328.232 руб. или на 14.9%.

По свѣд. Г. К. 1908 и 1911 года уменьшились съ 6.633 8 т. до 6.264.9 т. р. расходы отдѣла надзора за путемъ и зданій, съ 15.808.6 т. р. до 13.416.8 т. р. расходы отдѣла тяги поѣздовъ и съ 7.321.7 т. р. до 6.358.9 т. р. расходы службы движенія.

Къ числу недостатковъ эксплуатаціи необходимо отнести: 1) значительный % хозяйственной перевозки, который былъ въ среднемъ за 5 послѣднихъ лѣтъ свыше 31%, а въ 1912 году 28.82%; 2) замѣтное уменьшеніе населенности пассажирскихъ вагоновъ; по свѣд. Г. К. о ж. дор. населенность

пассажирскаго вагона упала съ 5.94 ч. въ 1908 до 4.69 въ 1911 году или на 21.05%; 3) неудовлетворительное пользование пассажирскими паровозами. Съ 1908 года пробѣгъ пассажировъ увеличился къ 1912 г. на 11.0% (съ 1.959 м. в. до 2.162 мил.), пробѣгъ же пассажирскихъ паровозовъ возросъ за тотъ же промежутокъ на 64.2% (съ 4.956 тыс. до 8.138 тыс.), т. е. больше потребности.

Сокращеніе хозяйственныхъ перевозокъ и увеличеніе населенности вагона, т. е. улучшеніе утилизаціи пассажирскихъ вагоновъ, (а также и мѣры по улучшенію ремонта пути) должно было бы повести къ еще большому сокращенію расходовъ. (По смѣтѣ 1914 года приводилось сокращеніе пробѣга пассажирскихъ паровозовъ до 7.23 мил. верстъ, а товарныхъ съ 28 94 мил. въ 1908 г. до 25.64 мил. в. въ 1912 г.)

2) Средне-Азіатская дорога.

Средне-Азіатская дорога перестала давать дефициты съ 1891 года, но, въ виду того, что изъ основнаго капитала ея въ 50.826.988 руб. до 40.828.752 руб. составляли облигаціи, реализованныя въ 1891 г. изъ 3% съ платежемъ 1.427.580 руб. ¹⁾, она продолжала требовать приплатъ, но уже не для покрытія дефицитовъ, а для покрытія платежей по облигаціямъ. Въ 1896 году она покрыла эти платежи, но въ этомъ же году (1896) часть затратъ государственнаго казначейства была замѣнена облигаціями, на сумму 19.545.419 кредитныхъ рублей 4%-ой государственной ренты 1896 г. съ платежомъ въ 781.817 руб., вслѣдствіе чего обязательные платежи возрасли до 2.209.397 руб. и дорога покрыла ихъ лишь въ 1897 году и дала еще сверхъ—60.949 руб. остатка или 0.15% на затраты гос. казн. Съ 1900 по 1904 годъ дорога оплачивала платежи по облигаціямъ и дала на затраты гос. казн. въ 1900 г.—0.79% въ 1901 г.—1.16%, въ 1903 г.—2.36%, въ 1904 г.—2.67%. Въ слѣдующемъ году дорога не покрыла платежи, а въ 1906, 1907 и 1908 года приносила все возраставшіе дефициты, начавшіе однако съ 1909 года уменьшаться и въ 1910 году исчезнувшіе. Дорога дала въ этомъ году чистый доходъ, не покрывшій всего лишь 299.419 руб. обязат. плат., покрытыя однако государственнымъ сборомъ съ пассажир. и грузовъ. Убытокъ дороги въ періодъ 1905-1910 гедь объясняется главнымъ образомъ постройкой Ташкентс-

¹⁾ Св. Г. К. 1908 г. ч. 1-ая стр. 83.

кой дороги. отнявшей у ней массу грузовъ, особенно ея западной части Черняево-Красноводскъ.

Въ 1903 году по Средне-Азіатской дорогѣ перевезено было 47.9 мил. пудовъ груза и сдѣлано ими 47.82 миллиардовъ верстъ пробѣга; въ 1905 году перевезено уже только 40.06 мил. пудовъ и сдѣлано 40.27 миллиардовъ верстъ пробѣга. Тоже самое повторялось и въ отношеніи багажа, но еще въ большей степени. Въ 1903 году багажемъ былъ сдѣланъ пробѣгъ въ 2.533 мил. в., а въ 1905 году всего 149 мил. в. или въ $8\frac{1}{2}$ разъ меньше, ¹⁾ что объясняется тѣмъ обстоятельствамъ, что какъ багажъ, такъ грузы съ линии Черняево-Андижанъ пошли не къ Красноводску по всей Средне-Азіатской дорогѣ, а свернули и пошли по Ташкентской дорогѣ.

Особенно рѣзко наблюдается это явленіе относительно хлопка, главнѣйшаго груза дороги. Вотъ нѣсколько данныхъ взятыхъ нами изъ „Сборниковъ статистическихъ свѣдѣній по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ Средне-Азіатской дороги“.

Ст. Самаркандъ отправила въ 1904 году въ Европейскую Россію черезъ Красноводскъ Каспійскимъ моремъ 81.101 пудовъ хлопка и ваты, а въ 1907 году всего лишь 50.585 п. причемъ черезъ Ташкентъ хлопка и ваты прошло 110.142 пуда (изъ общаго отправленія въ 160.722 пудовъ грузовъ); ст. Кокандъ въ 1904 году отправила хлопка черезъ Каспійское море 1.148.785 пудовъ, а въ 1907 году уже только около 875.000 пудовъ, черезъ Ташкентъ же около 990.000 пудовъ изъ общаго количества грузовъ хлопка въ 1.877.300. Ст. Андижанъ въ 1904 г. отправила хлопка черезъ Каспійское море 447.702 п., а въ 1907 году уже 1.195.000 п., но черезъ Ташкентскую дорогу еще больше 1.210.400 пудовъ ²⁾ но если бы не Ташкентская дорога ст. Андижанъ отправляла бы черезъ Красноводскъ весь свой хлопокъ въ размѣрѣ 2.457.400 пуд.

Тоже самое повторяется и для другихъ станцій Средне-Азіатской дороги, напримѣръ: Джизакъ, Черняево, Ходжентъ, Веревкино, Мельниково и т. д. Грузы предпочитали вмѣсто путешествія по западной половинѣ линіи, перегрузки на пароходы и съ пароходовъ Каспійскаго моря на Рязано-Уральскую и Владикавказскую дороги, направляться въ Ев-

¹⁾ Св. Г. К. о ж. дор. 1903 и 1905 г.

²⁾ Сборникъ статистическихъ свѣдѣній по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ большой и малой скорости. Средне-Азіатская ж. дор. А. Отправленіе выпускъ I за 1904 и 1907 года.

ропейскую Россію болѣе удобнымъ путемъ, черезъ Ташкентскую дорогу, дѣлая по Средне-Азіатской весьма незначительный пробѣгъ.

Слѣдующей причиной убытковъ, послѣ конкуренціи Ташкентской дороги, является ухудшеніе пользованія подвижнымъ составомъ. Такъ въ 1900 году населенность оси пассажирскаго вагона была 4.70 ч., а въ 1908 году 3.36 чел.; нагрузка оси товарнаго вагона 171 п., а въ 1908 г. 157 п. ¹⁾

Какъ велики излишніе расходы—свидѣтельствуешь коммиссія Н. Петрова, опредѣлившая расходы, требующія поясненія, въ суммѣ 1.864.000 руб., которые произошли вслѣдствіе дурной утилизациі подвижнаго состава ²⁾ и главнымъ образомъ паровозовъ. Лишь по истеченіи 6 убыточныхъ лѣтъ дорога покрыла (въ 1911) свои обязательные платежи и дала сразу сверхъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ—3.548.5 т. р. или 3.85% на затраты гос. казн., а въ 1912 году 3.91%. Увеличеніе чистаго дохода зависѣло, какъ отъ промышленнаго развитія района дороги и особенно района Красноводскъ-Самаркандъ, такъ и отъ сокращенія расходовъ.

Въ 1908 году былъ принесенъ наибольшій дефицитъ, составившій совместно съ обязательными платежами убытокъ дороги въ 4.339 тысячи руб. Валовые доходы были 15.384.9 т., а расходы 17.507.2 т. Въ 1912 году валовые доходы были уже 23.238.6 тыс. или возрасли на 7.853.7 тыс. руб., а расходы 17.401.4 тыс. или уменьшилось на 105.8 рублей, ³⁾ вслѣдствіе чего былъ полученъ чистый доходъ въ размѣрѣ 5.837.1 тыс. руб., покрывшій 2.127 т. р. платежей и, принесшій на 92 мил. руб. затратъ государственнаго казначейства 3.91%. Доходы возрасли вслѣдствіе роста движенія.

Пробѣгъ грузовъ возросъ на 59.6% (съ 49.251 мил. вер. до 78.233 м. в.), а пробѣгъ пассажировъ на 60.0% (съ 3.376 м. в. до 5.401 т.)

Въ то же время пробѣгъ товарныхъ паровозовъ уменьшился съ 9.927 т. до 9.322 т. в.; нагрузка поѣзда увеличилась съ 10.114 пудовъ до 13.857 п., а оси вагона съ 159.17 до 200.83 пуд. Составъ товарнаго поѣзда увеличился съ

¹⁾ Св. П. К. за 1908 г. II-ая часть стр. 17.

²⁾ Главн. Причины чрезв. роста расх. Н. Петровъ стр. 182—183.

³⁾ По даннымъ свѣдѣній Госуд. Контроля 1908 и 1911 г. расходы сократились этотъ промежутокъ по слѣдующимъ отдѣламъ:

Управленію дорогой на 25.824 руб.	Расходъ, вызыв. чрезв. обстоят. 203.719.
Надзору за путемъ „ 147.073 руб.	Финансовымъ и дополи. пред. 6.004.
Особ. обяз. расх. „ 57.320 руб.	Таксировкѣ служеб. пер. 303.080.

А всего на 643.020 руб., т. е. на цифру въ 3—4 ряда меньшую данныхъ смѣтъ.

63.54 осей до 69.69. Въ теченіи 4 лѣтъ хозяйственность эксплуатаціи дороги, такимъ образомъ, значительно поднялась, что отмѣтилъ и Государственный Контроль, указавъ, на стремленіе управленія дороги къ сокращенію расходовъ главнымъ образомъ по ремонту подвижного состава, стоимость котораго значительно понизилась въ сравненіи съ предшествующими годами. „Успѣхъ этого достигнуть главнымъ образомъ улучшеніемъ оборудованія мастерскихъ дорогъ, новѣйшими станками и приспособленіями, а также установленіемъ со стороны контроля систематической ревизіи и технической отчетности въ мастерскихъ и усиленія фактическаго надзора за работами“. Контроль отмѣтилъ и значительно возросшій пробѣгъ грузовъ въ красноводскомъ направленіи, хотя казна отъ этого мало выигрывала, т. к. грузы шли дальше при помощи частныхъ перевозочныхъ предпріятій, пароходствъ Каспійскаго моря и ж. дор.: Владикавказской и Рязано-Уральской ¹⁾.

Г о д ы:	1908	1910	1912
Количество грузовъ	67.015.719	87.404.677	110.942.057
Пробѣгъ всѣхъ грузовъ	49.251.066	62.013.528	78.232.589
Число пассажировъ	2.714.661	3.431.564	4.249.712
Пробѣгъ паровозовъ	11.498.806	12.689.239	12.851.532
Пробѣгъ пассаж. паров.	1.572.175	2.483.754	3.529.696
Пробѣгъ товарн. паров.	9.926.631	10.205.485	9.321.836
Нагрузка поѣзда	10.114	12.452	13.857
Нагрузка оси-вагон. тов.	159.17	184.05	200.83
Средній сост. тов. поѣзда	63.54	66.57	69.69
Пробѣгъ хозяйст. грузовъ	17.035.584	16.868.429	19.581.012
% пробѣга хозяйст. грузовъ къ пробѣгу всѣхъ грузовъ	34.55	27.21	25.08

Къ числу неблагопріятныхъ качествъ дороги необходимо отнести чрезвычайно сильное хозяйственное движеніе. Пробѣгъ хозяйственныхъ грузовъ, хотя съ 34.55% общаго пробѣга въ 1908 году упалъ до 25.08%, но онъ все же великъ. Тоже самое относительно нагрузки поѣзда и оси-вагона, которыя, хотя и увеличились, но все же слабы. Слабъ и составъ товарнаго поѣзда. Утилизациа пассажирскихъ паровозовъ чрезмѣрно слаба. При общемъ увеличеніи пробѣга пассажировъ на 60%, пробѣгъ пассажирскихъ паровозовъ

¹⁾ Об. з. къ От. Г. К. 1912 г. стр. 146.

возросъ на 124.68% (или съ 1.572 т. в. до 3.530 тыс. вер.) Съ 1908 по 1912 годъ (Св. Г. К.) сократились расходы: по отбѣлу тяги поѣздовъ на 38 т. (съ 6.817 до 6.819 т.), что указываетъ на улучшение, хотя и незначительное, пользова- нія подвижнымъ составомъ, по отбѣлу надзора за путемъ (съ 3.503.900 р. до 3.458.404 р.) или на 45.5 т. р. и т. д., а всего по всѣмъ отдѣламъ на 105.8 т. Въ 1913 году расходы сократились еще на 570.8 т. р. Несмотря на то, что эксплуа- тація дороги въ 1912 г. и 1913 г. стала значительно хозяй- ственнѣе 1908 года, она все же требуетъ своего дальнѣйша- го улучшения. Г. Контроль относитъ къ разряду не хозяйст- венныхъ дѣйствій управления дороги, связанныхъ съ ущер- бомъ казны: 1) не всегда своевременное заключеніе догово- ровъ съ частными лицами на пользованіе казенной землей и на устройство подъѣздныхъ путей; 2) несвоевременное полу- ченіе велѣдствіе этого въ кассу дороги обусловливаемыхъ договорами платежей. Тотъ же контроль указываетъ на пра- ктикующійся на дорогѣ способъ набора пробы нефти сверху и въ серединѣ резервуара ¹⁾, какъ на одно изъ хозяйствен- ныхъ мѣропріятій управления.

3) Ташкентская дорога.

Убытки Ташкентской дороги въ 1905, 1906, 1907, 1908 г. объясняются первыми годами эксплуатаціи, когда промыш- ленность и населеніе въ районѣ дороги были еще слабы и не могли дать нужное для дороги количество грузовъ и пас- сажировъ.

Какъ быстро развилась промышленность— указываютъ ростъ валового дохода, ростъ перевозки грузовъ, числа пас- сажировъ и пробѣга ихъ.

Г о д ы:	1906	1908	1910	1912
Валовой доходъ	10.474.942	18.154.707	25.505.721	28.789.379
Пробѣгъ грузовъ	41.646.410	71.742.210	117.058.480	126.488.884
Общее кол. грузовъ	65.100.651	76.079.560	115.669.366	127.437.449
Нагрузка поѣзда	10.146	13.446	15.392	17.442
Нагрузка оси-вагона	186.22	185.21	207.25	224.88
Среднее число осей въ товарн.-поѣздѣ	57.01	72.60	74.27	77.62
Пробѣгъ хоз. грузовъ	10.433.978	19.741.355	18.523.691	18.361.559
% пробѣгъ хозяйст. грузовъ къ общ. проб.	25.1	27.5		14.5

Тѣмъ не менѣе и эта дорога влѣдствіе нехозяйствен- ности црвления производила много излишнихъ расходовъ, но

¹⁾ Объясн. зап. къ Отч. Г. К. 1912 г. стр. 147.

не только путем дурного пользованія подвижнымъ составомъ (нагрузка оси-вагона съ 1906 г. съ 186.22 п. упала до 185.21 въ 1908 по Смѣтѣ Упр. на 1912 и 1914 г.), но влѣдствіе и излишняго пробѣга хозяйственныхъ грузовъ, который съ 25.1% въ 1906 году возросъ до 27.5% въ 1908 г. общаго пробѣга грузовъ. Комиссія Н. Петрова опредѣлила расходы требующіе поясненія для 1907 года въ суммѣ 2.219 т., въ томъ числѣ по отношенію къ паровозамъ и ремонту подвижного состава въ суммѣ 1.592 тыс. руб.¹⁾

Расходы увеличились съ 18.912.754 руб. въ 1908 году всего до 19.347.440 руб. въ 1912 году, причемъ слабое возрастаніе расходовъ объясняется улучшеніемъ пользованія подвижнымъ составомъ и сокращеніемъ расходовъ по ремонту пути. (Согласно свѣд. Г. К. за 1908 и 1911 годы расходы по надзору за путемъ сократились на 1.189.517 р.). Улучшеніе пользованія подвижнымъ составомъ выразилось въ томъ, что составъ товарнаго поѣзда поднялся съ 72.60 осей до 77.62, нагрузка вагона съ 185.21 п. до 224.88 пуд., а нагрузка поѣзда съ 13.446 пудовъ до 17.442 пуд., т. е. достигла почти средней нагрузки поѣзда Европейской Россіи (17.534). Пробѣгъ грузовъ хозяйственнаго движенія сократился съ 27.5% общаго пробѣга грузовъ до 14.5% и тѣмъ самымъ, слѣдовательно, произвелъ сокращеніе расходовъ по пользованію паровозами, вагонами и поѣздной прислугой и т. д. не менѣе чѣмъ на 13.0%. (Согласно св. Г. К. расходы по таксировкѣ хозяйственныхъ перевозокъ сократились съ 1908 по 1911 г. на 680.654 р.). Все же можно было ожидать и дальнѣйшаго улучшенія пользованія подвижнымъ составомъ: болѣе полной нагрузки вагоновъ и поѣздовъ и дальнѣйшаго сокращенія движенія хозяйственныхъ грузовъ, а также мѣръ по улучшенію экономіи ремонта пути. Чистаго дохода на затраты Г. К. дорога принесла въ 1911—1912 г.: 5.21% и 5.42%, въ 1913 году уже только 5.93%.

4) Забайкальская ж. дорога.

Забайкальская дорога является типичной стратегической дорогой. Начиная съ момента открытія—съ 1900 г. и по настоящее время, т. е. за 18 лѣтъ—дорога приноситъ одни дефициты, достигавшіе въ годы русско-японской войны и ея ликвидаціи 1904, 1905 и 1906 годы—19.2,—34.8 и—26.6 мил. рублей. Дорога оставалась вплоть до 1914—1915 года от-

¹⁾ Н. Петровъ. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ стр. 182—183.

крыла свои дѣйствія другая убыточная дорога — Амурская, единственной азиатской дорогой, приносившей дефициты. Дефициты ея объясняются слабымъ промышленнымъ развитіемъ района, по которому она пролегаетъ и его малонаселенностью. Ея будущее зависитъ лишь отъ увеличенія транзитныхъ грузовъ, чему могло способствовать открытіе для движенія дорогъ: Амурской и проектировавшейся Верхнеудинскъ-Кяхта.

Второй причиной дефицитовъ являются чрезмѣрные расходы дороги на управленіе и на ремонтъ пути, движеніе и тягу поѣздовъ. Расходы на ремонтъ пути, движеніе и тягу поѣздовъ объясняются однако естественными условіями: большими уклонами и малыми радіусами поворотовъ пути. Съ 1908 по 1911 годъ по Св. Г. К. произошло сокращеніе расходовъ центральнаго и мѣстнаго управленія на 545.474 р., надзора за путемъ на 576.212 р., движенія на 762.651 р. и тяги поѣздовъ на 1.477.278 р., а всего на 3.361.615 руб.

Третьей причиной является малая хозяйственность управленія дороги. Комиссія Н. Петрова опредѣлила размѣръ расходовъ, требующихъ поясненія, для 1907 г. въ 5.714 тыс. рублей, причѣмъ главные изъ нихъ падали на ремонтъ подвижнаго состава и на отопленіе паровозовъ въ суммѣ 3.826 т. руб. (3.337 т. р. на отопленіе паровозовъ и ремонтъ подвижнаго состава и 489 т. на отдѣлъ тяги поѣздовъ)¹⁾. Съ 1907 по 1912 г. расходы дороги уменьшились съ 26.931 т. до 22.223 т. р. или на 4.708 т. р., т. е. лишь на 1 мил. р. меньше цифры перерасхода исчисленнаго комиссіей. Въ то же время доходы дороги возрасли съ 11.162 т. р. до 15.102.7 т. р. или на (3.940.7 т. р.) 35.31%. Дорога получила дефициты: въ 1912 г. — 7.1 мил. р. и въ 1913 г. 6.7 мил. На дорогѣ весьма велико движеніе воинскихъ грузовъ, которое необходимо уменьшить.

Годы	1907	1908	1910	1912
Колич. всѣхъ грузовъ	47.690.398	37.122.172	45.069.348	80.548.262
въ томъ числѣ воинскихъ	4.454.716	5.068.899	5.382.620	5.657.137
пробѣгъ всѣхъ грузовъ	41.469.813	28.056.772	30.865.505	46.970.778
пробѣгъ всѣхъ паровоз.	11.745.846	10.562.761	9.122.661	11.151.653
въ томъ числѣ на маневр.	2.375.388	2.103.744	1.568.518	1.455.737
число платн. пассаж.	1.413.813	2.061.067	1.868.921	2.759.875
нагрузка поѣзда тов.	7.878	6.900	10.566	11.677
нагрузка оси-вагоновъ	144.95	145.78	177.97	198.33
составъ товарн. поѣзда въ осяхъ вагоновъ	54.33	48.03	59.72	60.18

¹⁾ Главн. причины чрезв. роста расх. стр. 182 и 188 и стр. 112.

Годы	1907	1908	1910	1912
пробѣгъ хозяйств. грузовъ				
въ поѣздахъ коммер. дв.	14.338.940	8.267.517	6.287.696	8.449.675
% проб. хоз. гр. къ общ. пр.	34.55	29.42	20.35	17.96
% пробѣга воинск. груз.	9.34	19.66		7.02

Сокращеніе расходовъ съ 1907 года объясняется улучшеніемъ хозяйственности управленія. Число осей товарнаго поѣзда съ 48.03 въ 1908 году поднялось до 60.18 въ 1912 г.; нагрузка поѣзда съ 6.900 пудовъ до 11.677 пуд., а оси-вагона съ 145.78 до 198.33 пуда. И въ то же время пробѣгъ поѣздовъ товарнаго движенія сократился съ 3.630.2 т. в. (1908 г. или съ 4.746 т. в. въ 1907 году) до 3.340.0 т. в. въ 1912 году или на 8%, а пробѣгъ товарныхъ паровозовъ съ 9.695.6 т. в. году до 8.928.2 т. в. или на 7.92%.

Пробѣгъ хозяйственныхъ грузовъ уменьшился съ 34.55% въ 1907 г. и 29.42% въ 1908 г. до 17.96% въ 1912 году. Мы видимъ, что хозяйственность мѣстнаго управленія дороги сильно поднялась, но вѣдствие ничтожности нормъ (нагрузки, состава, пробѣга и т. д.), даже и улучшенная она позволяетъ надѣяться на дальнѣйшее улучшеніе. Мы видимъ слабой нагрузку: оси-вагона, поѣзда; слабымъ составъ (всѣ эти нормы гораздо слабѣе другихъ дорогъ Азіатской Россіи, а также и Восточно-Китайской ж. дороги), великимъ движеніе хозяйственныхъ грузовъ (вдвое больше европейской сѣти) и т. д. Большая доля воинскаго движенія въ общемъ движеніи объясняется конечно тѣмъ, что дорога является по преимуществу стратегической, почему на ней и сильно движеніе воинскихъ грузовъ и воинскихъ частей.

По Свѣд. Г. Контроля расходъ съ 1908 г. по 1911 г. упалъ съ 23 440 т. до 20.254 т. р. или на 3.186 т. р., причемъ упалъ онъ главнымъ образомъ на отдѣлы тяги поѣздовъ 1.477.3 т. р. и движенія 762.7 т. р.

5. Уссурійская ж. дор. съ Сучанской вѣтвью.

Дорога отстроена казной и передана на основаніи выс. повелѣнія 22-го сентября 1906 года во временную эксплуатацію Восточно-Китайской ж. дор. Сучанская вѣтвь была передана на равныхъ основаніяхъ съ Уссурійской той же дороге согласно выс. повелѣнію 20 декаб. 1907 г. Дорога (и вѣтвь) должна была быть взятой съ открытіемъ Амурской ж. дор. въ казенную эксплуатацію, но къ сожалѣнію этого не произошло..

Почти вплоть до 1907 года дорога давала все возрастающие дефициты, причем наибольший расход и дефицит был получен ею именно в этот год.

Дефициты эти шли следующим образом:

въ 1897 г. — 827.402	1901 г. — 1.400.029	1905 г. — 2.731.688
въ 1898 г. — 1.450.662	1902 г. — 1.826.359	1906 г. ч. + 3.149.781
въ 1899 г. — 1.440.625	1903 г. — 1.988.232	1907 г. — 3.399.033
въ 1900 г. — 898.965	1904 г. — 2.696.066	

Ничая сь следующего года, когда дорога попала, по видимому, въ нормальныя условия, у ней растут валовые доходы, уменьшаются расходы и растет чистый доход.

Валовой доход возросъ сь 1907 года по 1912 годъ сь 5.55. мил. р. до 8.77 мил. или на 6.38%, валовые расходы понизились сь 8.95 мил. руб. до 7.48 мил. или на 16.4%. Въмѣсто же дефицита въ 3.4 мил. былъ полученъ чистый доходъ въ суммѣ 1.614.705 руб. ¹⁾ вслѣдствіе чего на капиталъ—затраты государственнаго казначейства (72 мил. руб.) было получено 2.24% прибыли, а въ предшествовавшемъ 1911 г. 1.086 т. р. или 154% на тѣ же затраты (70.5 мил. р.) Что касается хозяйственности управленія дороги, то она была не велика. Число поѣздо-верствъ и паровозо-верствъ на основаніи имѣющихся данныхъ въ Сметѣ Департ. жел. дор. Дѣль на 1914 годъ (стр. 136.) за 3 года 1910—1912 г. не только не упало, но возрасло—первыхъ на 20.14% (съ 2.83 мил. в. до 3.40 м. в.), а вторыхъ на 15.37% (съ 4.23 мил. в. до 4.88 мил. вер.). Среднее число осей товарнаго поѣзда правда возрасло сь 54.44 до 56.77, но все же оно ниже остальныхъ дорогъ, какъ европейской, такъ и азиатской сѣти. Нагрузка оси вагона уменьшилась сь 226.63 п. до 221.92 п. или на 2.08%, а нагрузка товарнаго поѣзда уменьшилась сь 12.338 п. до 12.270 пуд. или на 0.55% и выше только одной Забайкальской дороги (11.677 п.). Неудовлетворительно и движеніе хозяйственныхъ грузовъ: въ 1910 г. въ общемъ количествѣ грузовъ они составляли 27.5%, а къ 1912 понизились до 19.4%, т. е. все же составляли весьма большой %.

Управленіе дороги должно обратить вниманіе на всѣ эти недочеты движенія, устранить ихъ и тѣмъ самымъ поднять чистый доходъ дороги.

¹⁾ См. смету Декар. ж. дор. Дѣль на 1914 г. стр. 135.

Начиная съ 1898 года и въ продолженіи 12 послѣдую щихъ лѣтъ, азіатская сѣть приносила почти непрерывные дефициты. Лишь въ одномъ 1904 году могъ оказаться у сѣти чистый доходъ въ размѣрѣ 10.8 мил. руб. совместно съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда, если бы были оплачены военнымъ ведомствомъ совершенныя для него азіатской сѣтью перевозки (22.1 мил.) и даже было бы получено 2.26% прибыли на затраты государственнаго казначейства, т. к. при нахожденіи азіатской сѣти въ частныхъ рукахъ суммы стоимости перевозокъ ушли бы изъ рукъ казны почему ихъ и нужно причислить къ валовому доходу азіатской сѣти. Но кромѣ этого 1904 года сѣть не переставала приносить дефициты, исчезнувшіе лишь съ 1910 года. Доходы В.-Китайской дороги и ея капиталы не введены нами въ капиталы и доходы всей азіатской сѣти за невозможностью точно и полно исчислить эти капиталы. Безъ Восточно-Китайской ж. дороги, но вмѣстѣ съ государственнымъ сборомъ и сборомъ въ $\frac{1}{3}$ коп. съ пуда азіатская сѣть принесла въ 1910 г. за покрытіемъ обязательныхъ платежей 2.82 мил. или 0.35% на затраты государственнаго казначейства (796.8 мил. руб.), въ 1911 г. 14.94 мил. или 1.79% (на затраты 834.6 мил.), въ 1912 г. 23.96 мил. или 2.72% (затраты г. к.—8.23 мил.) и въ 1913 году 18.2 мил. или 1.86% (затраты г. к. 980 мил.). Мы видимъ, что азіатская сѣть (съ Уссурийской ж. дор.) стала давать съ 1911 года приличный (около 2%) доходъ на затраты государственнаго казначейства, обещаваъ его повышать въ ближайшіе годы.

Что же касается отдѣльныхъ ж. дорогъ, то онѣ дали въ 1912 году: Ташкентская 5.42%, Средне-Азіатская 3.9% и Сибирская свыше 4.24% и это безъ государственнаго сбора и сбора въ $\frac{1}{3}$ к. съ пуда. Забайкальская дорога, уменьшивъ свой дефицитъ въ 1912 г. до 7,1 мил., и въ 1913 г. до 6.7 мил. р., съ открытіемъ Амурской и Верхнеудинскъ-Кяхтинской дороги можетъ уничтожить его и совсѣмъ. Уссурийская дорога также стала приносить чистый доходъ: въ 1912 году она дала 2.43%.

Что касается роли валовыхъ доходовъ въ обыкн. бюджетѣ государства, то они были въ 1908 г.—0.99%, въ 1900—1.85%, въ 1906—3.79% и на послѣдней цифрѣ за небольшими колебаніями въ размѣрѣ не свыше 0.19%, оставались до 1912 года, когда они составили 4.36%, чтобы упасть въ 1913 году снова до 3.50%. (Если брать только денежный доходъ,

исключивъ въ 1904—1905 г. суммы неуплач. Воен. Вѣдомств.)

Они были въ:

1906 г.	3.79%	1910 г.	3.77%
1907 „	3.81 „	1911 „	4.02 „
1908 „	3.78 „	1912 „	4.36 „
1909 „	3.75 „	1913 „	3.50 „

Можно сказать, поэтому безъ значительной ошибки, что ростъ валовыхъ доходовъ казенныхъ ж. дорогъ Азіатской Россіи, начиная съ 1906 года, шель почти параллельно росту обыкновеннаго бюджета.

Участіе чистаго дохода или дефицита сѣти въ тѣхъ же обыкновенныхъ государственныхъ доходовъ таково. Въ 1916 году былъ полученъ наибольшей дефицитъ, составившій 1.30% всего доходнаго обыкновеннаго бюджета. % этого дефицита къ бюджету, постепенно падая былъ въ 1909 году 0.36%, а уже въ слѣдующій 1910 г. смѣнился %-томъ чистаго дохода, который возросталъ до 1912 года.

Онъ былъ:

въ 1910 г.	0.10%	1912 г.	0.76%
„ 1911 „	0.61 „	1913 „	0.53 „

Глава 11-я.

З а к л ю ч е н і е.

Казенныя сѣти Европейской и Азіатской Россіи слѣдали въ послѣдній разсматриваемый періодъ 1908—1912 г. громаднѣйшій успѣхъ. Европейская сѣть со сборами дала вмѣсто 123.8 мил. чистаго дохода 308.6 мил., а азіатская вмѣсто 14.8 мил. дефицита (въ 1907 г. дефицита 24.9 мил.) 27.3 мил. чистаго дохода. Соединеніе финансовыхъ результатовъ обѣихъ сѣтей почти не нарушить нашего дѣленія финансовыхъ результатовъ европейской сѣти на періоды. Съ 143 мил. рублей чистаго дохода въ 1898 г. результаты эти падаютъ до 109.0 мил. въ 1908 году. Къ 1912 году они выражаются уже въ 335.9 мил. руб. Процентное отношеніе остатка этого дохода за покрытіемъ обязательныхъ платежей къ затратамъ государ. казначейства будетъ за тѣ же годы: въ 1898 г. 7.74%, въ 1908 г. недопол. суммы до покрытія обязат. платежей тѣмъ же затратамъ—0.103% и въ 1912 г. снова остатка 8.14%. Отношеніе тѣхъ же суммъ къ обыкновеннымъ государственнымъ доходамъ не измѣняетъ картины. Оно будетъ 3.18%, недопол.—0.88%, 7.11%.

Валовые доходы сѣтей заняли въ бюджетѣ громадное мѣсто: въ 1898 г. они составляли 22.03%, а въ 1908 г. 24.93% и въ 1912 г. 27.36%.

На весь свой основной капиталъ (облигаціонный и затраты государственнаго казначейства) сѣть принесла въ 1908 г. 2.37% (капиталъ 4.632 м. р.), въ 1910 г. 4.53% (кап. 4.842 м. р.) и въ 1912 г. 6.15% (кап. 5461 м. р.).

Четвертый періодъ финансовыхъ результатовъ сѣтей начался съ 1913 года, когда чистый доходъ обѣихъ сѣтей возросъ уже не на 45—71 мил. ежегоднаго прироста четырехъ предшествующихъ лѣтъ, а всего лишь на 13.8 мил. Чистый доходъ азіатской сѣти даже упалъ съ 27.3 мил. до 21.6 мил. или на 5.7 мил. Слѣдующій 1914 годъ, годъ войны, приостановилъ, конечно, возрастаніе валового и чистаго дохода по обѣимъ сѣтямъ, а слѣдующіе 1915—1918 годы привели къ страшному паденію ихъ и даже появленію на сѣтяхъ дефицитовъ. Война на финансахъ азіатской сѣти отражалась болѣе слабо и сѣть работала въ сравнительно-нормальныхъ условіяхъ и должна была бы даже, по нашему предположенію, приносить даже все возраставшій чистый доходъ. Но открытіе Амурской ж. дороги, уничтожило вѣроятно, это, возрастаніе и привело сѣть къ уменьшенію чистаго дохода.

Война и внутреннія событія надолго разстроили хозяйство ж. дорогъ. Они лишили ж. дороги паровозовъ и вагоновъ, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ. Россія не скоро приведетъ теперь въ порядокъ свое ж. дорожное хозяйство. Это возможно только съ установленіемъ порядка въ самомъ государствѣ, съ установленіемъ твердой власти. Безъ этихъ условій надѣяться на возстановленіе ж. дорожнаго хозяйства нельзя.

Если до войны значительный чистый доходъ сѣтей говорилъ о необходимости сооруженія новыхъ ж. дорогъ и необходимости пониженія ихъ тарифовъ, то теперь этихъ потребностей нѣтъ и на ихъ мѣсто встала забота о возможномъ спасеніи оставшагося, хотя бы и въ настоящемъ видѣ, ж. дорожнаго хозяйства и объ его возможномъ возстановленіи.

Восточно-Китайская дорога была исключена нами изъ разсмотрѣнія въ виду ея особаго положенія и излагается нами отдѣльно.

Восточно-Китайская желѣзная дорога.

Исторія сооруженія.

Раньше чѣмъ перейти къ разсмотрѣнiю эксплуатаціи этой единственной въ мiрѣ по своимъ злоупотребленіямъ дороги скажемъ нѣсколько словъ относительно ея назначенія и исторіи постройки и эксплуатаціи. Дорога была построена вмѣсто Амурской дороги по причинамъ по преимуществу политическимъ. Соображенія финансовыя и экономическія играли при ея сооруженіи второстепенную роль, но всегда выдвигались министерств. финансовъ и въ особенности покойнымъ С. Ю. Витте на первый планъ. Указывалось, что манчжурское направленіе, по которому пошла Восточно-Китайская ж. дорога, на 514 верстѣ короче амурскаго (что выгодно для транзитныхъ грузовъ), что Манчжурія густо населена по сравненію съ Амурской областью, имѣеть много большихъ городовъ, много заводовъ, избытокъ хлѣба и т. д. Указывалось также, что постройка Вост.-Кит. ж. дороги не создастъ конкуренціи амурскому пароходству и при наличности дешевой китайской рабочей силы обойдется много дешевле Амурской дороги. Стоимость постройки дороги опредѣлялась министромъ финансовъ въ представленіи отъ 11 ноября 1896 года въ 134 мил. руб. или при длинѣ 1920 верстѣ по 70 т. р. верста, въ то время какъ стоимость Амурской дороги въ 149 мил. р. или по 89 т. р. верста. Всѣ эти соображенія, какъ мы сказали, играли въ выборѣ манчжурскаго направленія второстепенную роль, а главную играли соображенія политическія. Въ томъ же представленіи Витте указывалъ на необходимость „предвидѣть возможность проведенія въ будущемъ вѣтвей отъ сибирской магистрали въ глубь Китая. Если бы ихъ пришлось вести отъ Амурской ж. дор., то вѣтви сіи было бы необходимо строить гораздо большаго протяженія, нежели въ томъ случаѣ, если вѣтви

будутъ производиться отъ Манчжурской линіи... Въ результатѣ избранія манчжурскаго направленія Владивостоку окажется соединеннымъ съ Европейской Россіей двумя паровыми путями: а) непосредственно желѣзнодорожнымъ черезъ Манчжурію и б) черезъ посредство р. Амура, Уссурийской ж. дороги и Срѣтенскаго участка Забайкальской дороги—что представить существенныя удобства. Такимъ образомъ какъ въ отношеніи строительномъ и эксплуатационномъ, такъ и въ отношеніи экономическомъ манчжурское направленіе—заканчивалъ министръ свою докладную записку—представляетъ оначительныя выгоды передъ Амурскимъ“¹⁾. Такимъ образомъ въ представленіи министра соображеніе стратегическаго характера—проведеніе русскихъ дорогъ въ глубь Китая—играетъ главную роль. Въ своемъ всеподл. докладѣ о поѣздкѣ на Дальній Востокъ 1903 года (стр. 3) Витте указывая на то, что „исторія измѣняется не годами, а вѣками“, говоритъ, что „съ этой страны, проложеніемъ жел. дороги и сооруженіемъ Портъ-Артура и Дальняго сѣланъ одинъ изъ послѣднихъ шаговъ въ поступательномъ движеніи Россіи на Дальній Востокъ“. Эта мысль о постепенномъ мирномъ завоєваніи Манчжуріи подъ вліяніемъ пророчества покойнаго В. Соловьева о нашествіи на Европу монгольской расы и образованіи единаго Панмонгольскаго государства, расплывая воображеніе Витте, русскаго правительства и нововременцевъ, создала въ умахъ ихъ и другую мысль о постепенномъ захватѣ Россіей самого Китая и образованіи государства Желто-Россіи. Черезъ полгода, передъ самымъ началомъ войны, „Новое Время“ въ статьѣ „Миролюбіе и Россія“ 1904 г. отъ 10 января заявляло: „мы не желаемъ чтобы пришелъ кто нибудь другой и взялъ плоды нашихъ трудовъ... Россія уже осѣла въ Манчжуріи.“ Подобныя мечты нашего правительства о русскомъ владычествѣ въ Китаѣ вполне понятны должны были отбѣснить на задній планъ все соображенія о цѣлесообразности и разумности затратить казны на В. К. ж. дорогу и оправдать въ его глазахъ немовѣрные расходы казны на дорогу въ виду ея будущихъ благъ.

Между тѣмъ не только громадныя затраты на сооруженіе дороги по чужой территоріи, но и другія соображенія должны были побудить правительство отклонить постройку Вост.-Кит. ж. дороги: по истеченіи срока концессіи дорога

¹⁾ (Представ. М. финансовъ отъ 11 ноября 1896 года № 4250 стр. 23.

должна была бы перейти безвозмездно въ руки китайскаго правительства, благодарнаго намъ также и за то, что дорога, за счетъ оживленія промышленности и торговли и за счетъ зеселенія Амурской области, заселяла китайцами китайскую же провинцію, развивала въ ней китайскую промышленность и торговлю, а дождь русскихъ денегъ падалъ въ карманъ китайцевъ.

Всѣ эти соображенія потерпѣли крахъ передъ стратегическими соображеніями, мечтой завоеванія Манчжуріи и Китая и не помѣшали постройкѣ дороги.

Но открывать карты передъ Китаемъ, и, въ особенности передъ другими державами, и обнаруживать тѣмъ самымъ открыто свои истинныя намѣренія вовсе не входило въ задачи русскаго правительства и могло помѣшать ихъ достиженію. Рѣшено было дѣйствовать за спиной частной инициативы, для чего 10 декабря 1895 г. былъ учрежденъ Русско-Китайскій банкъ ¹⁾, значительную часть акцій котораго правительство, въ цѣляхъ вліянія на банкъ, оставило за собой ²⁾. На основаніи переговоровъ министра финансовъ и бывшаго Министра Ин. Дѣлъ Лобанова-Ростовскаго съ китайскимъ посломъ Ли-Хунъ-Чжаномъ „китайское правительство признало возможнымъ выдать концессию на постройку и эксплуатацію Манчжурской дороги Русско-Китайскому банку ³⁾, а 27-го августа 1896 года правленіе банка ⁴⁾ заключило съ китайскимъ посланникомъ Сюй-Дзинъ-Чэномъ соглашеніе относительно предоставленія банку права постройки и эксплуатаціи ж. дор. черезъ Манчжурію. Такъ подъ фирмой частнаго создавалось у насъ въ Манчжуріи правительственное предпріятіе, вызванное къ жизни не потребностями торгово-промышленнаго оборота, не экономическими интересами частныхъ лицъ, а почти исключительно осуществленіемъ указанной выше мечты захвата Манчжуріи и другихъ провинцій Китая. ⁵⁾ И вслѣдствіе того, что все предпріятіе не было предпріятіемъ частныхъ лицъ, экономически заинтересованныхъ въ его успѣхѣ, можно было заранѣе предсказать его крахъ: служебный персоналъ дорроги, главной задачей котораго являлось распространеніе въ краѣ русскаго вліянія и проведеніе рус-

1) Собраніе Узакон. и Расп. прав. 1895 № 197.

2) Мигулинъ. Будущее нашихъ финансовъ стр. 300.

3) За сто лѣтъ т. 2 стр. 591.

4) В. Ф. 1896 г. № 50.

5) Напримѣръ Монголіи, соглаш. съ которой отъ 21 октября 1912 г. подтверждаетъ это.

ской политики, былъ не заинтересованъ въ успѣхѣхъ предпріятія, какъ состоявшій на опредѣленномъ жалованіи, да еще пользующійся, благодаря отдаленію Манчжуріи отъ Европейской Россіи и дѣйствию среди чужого безропотнаго китайскаго населенія всякими побочными доходами вплоть до злоупотребленій къ китайцамъ и хищеній на дорогѣ. Отсутствие въ дѣлѣ частной инициативы и интереса и намѣреніе правительства обезпечить себѣ рѣшающую роль въ хозяйствѣ Вост. Кит. ж. дор. прежде всего отразилось на организациі устава дороги, §§§§-ами 1, 3, 11, 12, 16 и др., котораго право надзора за постройкой и эксплуатаціей было предоставлено русскому министру финансовъ. Мѣстопробываніе, правленія, которому мѣстное управленіе дороги обязано было доносить всякую мелочь и на нее же испрашивать разрѣшеніе, отчего рождалась страшная концелярщина и волокита, находилось (§ 18) въ Петербургѣ и Пекинѣ, но пекинское отдѣленіе правленія фактически игнорировалось и всеми дѣлами вѣдало петербургское отдѣленіе. Дорога согласно § 28 (Уставъ О-ва В. Кит.) устава не была подчинена общему для всѣхъ русскихъ ж. д. Госуларственному Контролю въ чемъ и можно видѣть намѣреніе освободить дорогу отъ лишннихъ стѣсненій и тормазы въ лицѣ Г. К. въ дѣлѣ проведенія руссофильской политики: на дорогѣ былъ учрежденъ совершенно особый контроль, котораго не имѣла ни одна другая русская дорога.

4-го декабря 1896-го года представленный банкомъ проектъ устава дороги былъ высочайше утвержденъ¹⁾. Выпущенныя для созданія строительнаго капитала гарантированныя акціи и облигаціи общества не могли быть реализованы на биржѣ; частныя лица не вѣрили въ осуществимость и доходность этого предпріятія, боялись за потерю своихъ капиталовъ и отвѣтственность за событія на Д. Востокѣ. Незначительная часть акцій была забрана французскими биржевиками²⁾ и разными дѣльцами, но не въ надеждѣ полученія по нимъ дивиденда, а единственно въ цѣляхъ участія въ постройкѣ дороги, принесшей впоследствии всѣмъ имъ, вслѣдствіе отсутствія надлежащаго контроля, сказочные барыши. Мигулинъ³⁾ говоритъ даже, что чуть ли не весь акціонерный капиталъ, 5 мил. руб., былъ внесенъ казной, принужденной доводить дѣло до конца и не бросать его на полдорогѣ. Что

¹⁾ В. Ф. 1896 г. № 50, Пол. Соб. Зак. т. XVI стр. 749 № 13.486.

²⁾ Харбинскій. Что такое В.К.Ж.Д. стр. 108-9.

³⁾ Будущее нашихъ финансовъ стр. 300.

касается облигацій 1-го выпуска (1897 г.) — 15 мил. руб., то онѣ были реализованы на сумму около 14 мил. руб.¹⁾, изъ которыхъ 7 мил. руб. было взято сберегательными кассами²⁾.

Въ остальной своей части капиталъ составлялся изъ ссудъ подѣ облигаціи, ссудъ безпроцентныхъ и ссудъ на устройство дополнительныхъ предпріятій. Къ концу 1901-го года государственному казначейству принадлежало облигацій дороги на 264.3 мил. руб.³⁾, а къ моменту окончанія постройки, къ 1 іюля 1903 г., затраты казны на дорогу составляли не менѣе 340-350 мил. изъ общей стоимости постройки дороги въ 377 мил. руб. вмѣстѣ со сложными процентами (См. нижеслѣд. таблицу). Къ настоящему моменту напр. къ 1-му января 1918 года общіе расходы вмѣстѣ со сложными процентами достигнуть 1.500 мил. руб., а общая сумма потери казны на дорогѣ составитъ сумму въ 1.400 мил. руб. (См. таблицу).

Дорога построена на казенныя деньги. Ея подвѣдомственность русскому министру финансовъ, чего нѣтъ для другихъ желѣзныхъ дорогъ, еще болѣе ярко подчеркиваетъ ея служебную роль политическимъ цѣлямъ русскаго правительства, и позволяетъ считать ее казенной дорогой.

Для подвоза строительнаго матеріала строящейся дорогѣ было создано рѣчное пароходство. Въ Шотландіи было заказано 15 колесныхъ пароходовъ и сорокъ стальныхъ барж⁴⁾, которыя были привезены, собраны и пущены въ дѣло. Всего дорогѣ-принадлежало въ 1903 г. 20 пароходовъ и 53 барж⁵⁾; десять пароходовъ въ то время оставались безъ назначенія подѣ охраной въ затонѣ „Харайнъ“. Когда въ 1912 году съ Амурской дороги былъ командированъ на В. К. Ж. Д. инженеръ для заарендованія пароходовъ для подвоза матеріала строящейся Амурской дорогѣ, то оказалось, что годныхъ для аренды всего одинъ — два парохода да и то на сроки отъ полгода до одного года. Остальные успѣли частью сгнить „подѣ охраной“⁶⁾, частью же требовали серьезнаго ремонта для приведенія въ удовлетворительное состояніе.

15-го марта 1898 года Россія заключила въ Пекинѣ съ китайскимъ правительствомъ договоръ⁷⁾, который, „обезпечи-

¹⁾ Мигулинъ. Ю.Н.Ж.Д.П. стр. 173.

²⁾ Тамъ же стр. 46.

³⁾ Прил. къ Отчету Гос. Контр. 1903 г. стр. 326.

⁴⁾ За сто лѣтъ т. II, стр. 593.

⁵⁾ От. Эк. 1903 г. стр. 377.

⁶⁾ Приамурскій край 1912-го года, январь.

⁷⁾ Е. М. И. Д. 1898 г. стр. 254.

вая неприкосновенность верховныхъ правъ Китая“, предоставлялъ Россіи въ арендное на 25 лѣтъ пользованіе порты Портъ-Артуръ и Талиенвань съ прилегающей къ нимъ территоріей и воднымъ пространствомъ. Высочайшими повелѣніями 29-го мая 1898 года¹⁾ и 5 февраля 1899 года²⁾ обществу В.К.Ж.Д. было предоставлено на основаніи договора 24-го іюня 1898 г. Россіи и Китая, сооруженіе и эксплуатація комерческаго порта и города Дальній въ юго-восточной части Цалянванской бухты (на что было ассигнованно государственнымъ казначействомъ 20 5 мил. руб.)³⁾ и соединеніе этого города съ одной изъ станцій Вост. К. ж. д. вѣтвью, получающей наименованіе „Южно-Манчжурской вѣтви“. Мы получили незамерзающіе порты для стоянки нашего флота, соединили ихъ желѣзной дорогой съ основной вѣтвью и открыли доступъ въ нихъ судамъ всѣхъ державъ⁴⁾.

Такъ на Китайскую территорію постепенно вторгалась Россія: за основною вѣтвью Манчжурія-Харбинь-Пограничная было испрошено право постройки Южно-Манчжурской вѣтви арендованъ Талиянванскій полуостровъ, построенъ городъ Дальній и оборудованъ портъ Талиань-Вань, заведено рѣчное пароходство по Сунгари и учреждена стража въ 5 тысячъ чел. для охраны Южно-Манчжурской дороги отъ китайцевъ рабочихъ и хунхузозъ⁵⁾.

Девятаго іюня 1901 года было утверждено положеніе о морскомъ пароходствѣ о-ва В.К.Ж.Д., а 1-го февраля 1902 г.⁶⁾ утверждены правила перевозки по нимъ пассажировъ и грузовъ. Пароходство, гласило положеніе, должно связать рейсами порты Приморской области между собой, затѣмъ съ Квантунской областью, съ Сахалиномъ и съ портами Кореи, Японіи и Китая, связать рейсами Владивостокъ съ портами Охотскаго и Берингова морей⁷⁾. Управляющій пароходствомъ (§ 28 Положенія), какъ и управляющій дорогой, утверждался въ должности министромъ финансовъ, которому были (§§ 3, 6, 8, 10, 15, 17, 18 и т. д.) представлены право надзора и вмѣшательства въ дѣла пароходства. На устройство послѣдняго было выдано 12.558 тыс. руб.⁸⁾.

¹⁾ За сто лѣтъ т. II стр. 592-593.

²⁾ Собр. Уз. и Р. Пр. 1899 г. стр. 285.

³⁾ О.Г.К. 1903 г. стр. 326 и др.

⁴⁾ Цирк. Тел. М.И.Д. 15-го марта 1898 года. Е.М.И.Д. 1898 г. стр. 255-60.

⁵⁾ От. Эк. 1903 г. стр. 10.

⁶⁾ Магулинъ. О. Н. Ж. Д. II. стр. 173.

⁷⁾ Собран. Узакон. и Распор. Прав. 1902 г., 1-ое полугодіе № 9, стр. 136.

⁸⁾ Отч. Г. К. 1903 г. стр. 326.

Пароходство владѣло 19 пароходами, въ числѣ которыхъ было два быстроходныхъ предѣльной скорости въ 17 узловъ, 11 пароходовъ обыкновеннаго типа—пассажирскихъ судовъ, два парохода для прибрежнаго плаванія и два парохода для буксированія баржъ и понтоновъ.¹⁾

Пароходство не просуществовало и $\frac{1}{2}$ года. Вотъ въ какомъ состояніи находилось оно передъ войной: Новое Время отъ 8-го января 1904 года (№ 10 002) въ статьѣ „Морское пароходство В. К. Ж. Д.“ пишетъ: „пароходъ Манчжурія съ поврежденной машиной выбылъ изъ строя и долженъ укрѣпить фундаментъ машины, если японцы найдутъ для этого свободное время и лишнія матеріалы (пароходы чинились въ Нагасаки). Семь пароходовъ привязано въ Дальнемъ не потому, чтобы имъ нечего было дѣлать въ морѣ, а въ силу необходимости ремонтироваться... Англійскій Ллойдъ увѣдомилъ Правленіе В. К. Ж. Д., что новые пароходы Манчжурія и Монголія стоящіе 1.700.000 руб. не могутъ получить патентъ перваго класса впредь до исполненія серьезныхъ исправительныхъ работъ, такъ какъ пароходы эти „Ex sedipulo weak“ (неустойчивы) въ своемъ корпусѣ.“ Было затрачено 12.6 мил. руб. на устройство хорошихъ первокласныхъ пароходовъ, а оказалось, что уже черезъ $\frac{1}{2}$ года десять изъ числа 13-ти (пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ) пароходовъ выбыло изъ строя. Во время войны и послѣ нея пароходство не существовало и въ такомъ видѣ.

Боксерское возстаніе, имѣвшее своими причинами агитацію противъ европейцевъ въ Китаѣ, а также не вполне безупречное отношеніе европейцевъ предпринимателей къ китайскому населенію, перекинулось въ Манчжурію, гдѣ оно нашло обширную почву для своего проявленія и распространенія. Если въ Китаѣ главной причиной была агитація, то въ Манчжуріи ею было недовольство пришельцами русскими, безбожно эксплуатировавшими и обманывавшими мѣстное населеніе. Н. В. 1-го іюля 1900 года пишетъ: „поговариваютъ, что администрація В. К. Ж. Д. не мало способствовала волненію, не вникая въ положеніе китайцевъ рабочихъ, которыхъ безбожно эксплуатировали подрядчики“. Н. В. 8-го іюля 1900 года: „бунтъ 25.000 рабочихъ, прекратившихъ работу, объясняется недовольствомъ китайскихъ рабочихъ подрядчиками, которые возмутительно эксплуатируютъ рабочихъ“. По-

¹⁾ За 100 лѣтъ стр. 600 т. 2.

водомъ къ недовольству было много благо дѣйствіе происходило въ глуши въ дикой Манчжуріи среди безропотныхъ китайцевъ и манчжуръ при отсутствіи какого бы то ни было контроля.

14-го іюня было произведено китайцами первое нападеніе на линію, 16-го поврежденіе было исправлено и движеніе восстановлено ¹⁾. Однако толчекъ былъ уже данъ. Рабочіе китайцы стали бросать работу чуть не поголовно, вслѣдствіе чего сооруженіе линіи было приостановлено. Въ августѣ подоспѣли русскіе казаки, которые, подавивъ возстаніе, расположились не только вдоль проводимой линіи, но заняли и крупные города: Гиринь, Цицикаръ, Нингуту, Хайларъ-Мукденъ, Инкоу и установили въ Манчжуріи временное русское управленіе. Въ соглашеніи 30 марта 1902 г. ²⁾ Россія объявила, что не взирая, на первоначальныя нападенія китайцевъ на мирныя русскія населенія, она „соглашается на восстановленіе власти китайскаго правительства въ названной области, которая остается составной частью Китайской Имперіи и возвращаетъ китайскому правительству право осуществлять тамъ правительственную и административную власть, какъ это было до занятія означенной области русскими войсками“. Соглашеніемъ мы подчеркиваемъ неприкосновенность Китайской Имперіи и милостиво возвращаемъ захваченную нами власть администраціи и правительства.

Моментъ для захвата Манчжуріи былъ признанъ не своевременнымъ.

Охрана дороги высочайшими повелѣніями 9-го января и 16-го февраля 1901 года ³⁾ была реорганизована, переименована въ Заамурскій Округъ Пограничной стражи и увеличена съ пяти до 25 тысячъ человекъ. Для надобности же охраны была устроена еще желѣзно-дорожная бригада въ 8.000 человекъ. ⁴⁾

По показаніямъ дороги ⁵⁾ мятежники бросившіеся уничтожать только что отстроенную дорогу, сожгли всѣ деревянные постройки, всѣ зданія, станціи, уничтожили всѣ „образцовыя сооруженія“, разрушили совершенно весь путь на протяженіи 1.150 верстъ. ⁶⁾ Такъ свидѣтельствовала дорога о

¹⁾ Н. В. 25-го 1903 года.

²⁾ Е. М. И. Д. 1903 г. стр. 209.

³⁾ За 100 лѣтъ т. 2 стр. 596.

⁴⁾ От. Эк. 1909 г. стр. 26.

⁵⁾ Путеводитель В. К. Ж. 1903 г.

⁶⁾ За 100 л. стр. 594. Изъ уложенныхъ 1.300 в. уцѣлѣло около 400.

о результатахъ Боксерскаго возстанія, но не такъ было въ дѣйствительности. Кушakovъ—офицеръ охранной стражи—сообщаетъ ¹⁾, что строительная администрація дороги (главный инженеръ по постройкѣ Юговичъ), видя къ себѣ явно враждебное отношеніе китайцевъ, когда въ воздухѣ уже давно носилось возстаніе и китайцы открыто поговаривали о немъ, на всѣ запросы изъ Петербурга о положеніи дѣлъ въ Манчжуріи, отвѣчала успокоительно, что настроеніе китайцевъ къ русскимъ миролюбивое и доброжелательное и бояться безпорядковъ нечего. Подобныя успокоительныя донесенія, совершенно несоотвѣтствовавшія дѣйствительности, имѣютъ свое объясненіе въ томъ, что администрація дороги желала въ случаѣ возстанія свалить на послѣднее всѣ недочеты по постройкѣ, которыхъ было такъ много. Не было образцовыхъ сооружений, не всѣ станціи были построены, путь былъ совершенно не законченъ, на дорогѣ открыто производились хищенія и царило полное безправіе. Сбродъ всѣвозможныхъ авантюристовъ осаждалъ строительныя работы—это по свѣдѣніямъ, проникшимъ въ печать, говоритъ Мигулинъ. ²⁾ Нужно было скрыть злоупотребленія и ихъ скрыли, сваливъ все на китайцевъ.

Исчисленныя въ 71.7 мил. рублей убытки Боксерскаго возстанія были зачислены долгомъ китайскаго правительства Россіи, которая передала изъ своего казначейства означенную сумму правленію В. К. Ж. Д. ³⁾ (Въ докладахъ бюджетной комиссіи 2-ой Г. Д. стр. 224 цифра контрибуціи иная—65.975.000 рублей).

Министръ финансовъ въ своемъ „Всеподданнѣйшемъ докладѣ 1903 г. о поѣздкѣ на Д. В., не отрицая факта злоупотребленій, сваливаетъ всю вину въ нихъ на младшихъ агентовъ дороги: „вѣроятно, говоритъ онъ, нѣкоторые второстепенные агенты пользовались смутными обстоятельствами для наживы, но эти злоупотребленія ничтожны по суммѣ сравнительно съ тѣми сбереженіями, которыя были достигнуты благодаря бдительности и разумному отношенію къ работамъ инженеровъ руководителей. Во всякомъ случаѣ весь высшій персоналъ строителей никоимъ образомъ не можетъ быть заподозрѣнъ въ какихъ либо злоупотребленіяхъ“. Такъ говорилъ министръ.

¹⁾ Кушakovъ. Южно-Манчжурскіе безпорядки. Асхабацъ 1902 г. стр. 1—20.

²⁾ О. Н. Ж. Д. II. стр. 170—1.

³⁾ Мигулинъ Б. Н. Ф. стр. 301.

„Бдительности и разумному отношенію инженеро́въ руководителей“ онъ вѣроятно приписывалъ и тотъ фактъ, что, при наличности дешевой китайской рабочей силы (Н. В. 1901 года 21-го мая сообщаетъ во внутреннихъ извѣстіяхъ, что въ Забайкальѣ идутъ изъ Манчжуріи много китайскихъ рабочихъ по 20 коп. въ день), при возможности подвоза дешеваго строительнаго матеріала на линію по Забайкальской дорогѣ, при безошлинномъ ввозѣ изъ Америки принадлежностей, дорога, не отстроенная на 50% (обычно же бываетъ недостроено на 25%), обошлась къ 1-му января 1903 г. въ 377 мил. руб., что на одну версту составляетъ 152.000 р. (У Штейнфельда Русское дѣло въ Манчжуріи 1910 г. стр. 54 стоимость дороги къ 1-му іюля 1903 г. исчислена въ 409 мил. р., а стоимость версты въ 173.000 р.). Принявъ въ расчетъ болѣе тяжелый типъ рельсовъ, стоимость охраны и большое количество станціонныхъ построекъ, перерасходъ на В. К. Ж. Д. составитъ не менѣе 150 мил. р. говоритъ газета „Наша Жизнь“ (1904 г. № 48). На самомъ дѣлѣ перерасходъ гораздо выше. Постройка одной версты Южно и Сѣверно-Уссурийскихъ дорогъ обошлась 54 и 63 тысячи, Забайкальской, хорошо сооруженной въ 77 тысячъ ¹⁾, сооруженіе же одной версты В. К. Ж. Д., поставленное въ болѣе благоприятныя условія, чѣмъ Забайкальской, должно было бы обойтись не дороже 70 тысячъ рублей, какъ и было первоначально исчислено министромъ финансовъ въ представленіи 11-го ноября 1896 г. ²⁾ Другими словами дорога должна была обойтись въ 159 мил. руб. вмѣсто 377 мил. плюсъ 80 мил. руб. недо-дѣлокъ. Дѣйствительный перерасходъ на В. К. дорогѣ выразился слѣдовательно въ суммѣ 290—300 мил. руб., каковая составляетъ результатъ хищеній и злоупотребленій.

Отсутствіемъ той же бдительности и разумнаго отношенія къ дѣлу инженеро́въ руководителей, т. е. тѣхъ качествъ, которыхъ министръ не находить въ нихъ, можно объяснить и слѣдующее: подъ опасеніемъ всякихъ ревизій весьма возможныхъ, такъ какъ слухи о злоупотребленіяхъ и хищеніяхъ достигли уже и до Петербурга строители прибѣгли къ весьма шаблонному способу сокрытія своихъ злоупотребленій.

14-го ноября 1905 года были уничтожены первымъ пожаромъ помѣщенія, занятія шестью отдѣльными службами Управленія дороги, причѣмъ въ нѣкоторыхъ изъ нихъ сго-

¹⁾ Мигулинъ О. Н. Ж. Д. II. стр. 294.

²⁾ № 4. 250 объ утв. устава О-ва В. К. ж. дор. стр. 2—3.

рѣли всѣ дѣла, документы, отчеты и книги. Въ тотъ же день другимъ пожаромъ на лини была уничтожена контора Чжэлайнорскихъ копей. 28 ноября и 12 декабря того же года новыми пожарами въ другихъ корпусахъ зданія Управленія дороги были сожжены почти всѣ дѣла и отчетность еще девяти службъ и частей Управленія дороги и тѣ документы, которые послѣ перваго и втораго пожара были перенесены въ уцѣлѣвшія зданія.

19-го декабря 1905 года сгорѣли Управленіе Горнаго Отдѣла и контора Харбинскихъ главныхъ мастерскихъ ¹⁾. Въ результатѣ не сгорѣли только тѣ службы, которыя представляли мало удобствъ или даже исключали всякую возможность хищеній, какъ то Управленіе Службы Пути, Телеграфъ, Отдѣлы: сношенія съ китайскими властями, отчужденія земель и судоходства.

Виновными въ пожарахъ оказались, конечно, смуты 1905-1906 года.

Первый разъ помогло Боксерское возстаніе, второй разъ — пожары.

1-го іюля 1903 года дорога была открыта движенію. Пассажиры и грузы перевозились по тарифамъ выработаннымъ съѣздами представителей русскихъ перевозочныхъ предприятий и международными конференціями въ Парижѣ, Вѣнѣ и Петербургѣ по установленію прямого пассажирскаго сообщенія Западной Европы съ Дальнимъ Востокомъ ²⁾. Характерной чертой тарифовъ явилась чрезмѣрная высота. Разстояніе отъ Харбина до Пограничной равняется 517 верстамъ. По разсчету на это разстояніе получаемъ такія ставки: сахаръ, мясо, рыба—63 к., 42 к. и 42 к., а по тарифу русскихъ ж. дорогъ—30.1 к., 19.2 к., 27.2 к. По тарифу Вост.-Кит. дороги желѣзо-ломъ, бумага, земледѣльческія машины—31.5 к. 52.5 к. и 42 к., а по тарифу русскихъ ж. дорогъ—8.2 к., 19.2 к. и 15 к. Такимъ образомъ тарифы на эти товары на Вост. Кит. дорогѣ въ 2—4 раза выше тарифовъ русской сѣти ³⁾.

Провозъ одного пуда мануфактурнаго товара по I-му классу общаго тарифа для русскихъ желѣзныхъ дорогъ на разстояніи 100 верстъ стоитъ 48.33 к., по тарифу В.К. ж. д. (также по первому классу) стоитъ 70.0 к. Большая скорость

¹⁾ Отъ Экспл. 1906 г. стр. 21—22.

²⁾ Торг. Пр. Газ. 19 апрѣля 1909 г. № 89.

³⁾ Харбинскій стр. 43 и Приамурье стр. 207—8.

стоитъ 75.0 к. съ пуда, а по тарифу В. К. ж. д. 104.5 коп. Проѣздъ взрослога пассажира III-го класса по общему тарифу на разстояніи 500 стоитъ 5 р. 20 к. (а по повышенному съ съ 1-го іюля 1908 г.—5 р. 60 к.), по тарифу В.К. ж. д.—7 р. 50 коп. (7 руб. 90 коп.).¹⁾

Мы видимъ, слѣдовательно, что тарифы В. К. ж. дороги гораздо выше тарифовъ русскихъ ж. дорогъ: они привели къ тому, что перевозка хлѣба гужомъ съ станціи Бухая въ Харбинъ стоитъ вдвое дешевле и перевозится вдвое скорѣе, чѣмъ по ж. дор. Хотѣли насаждать въ краѣ русскую промышленность и русское вліяніе, а сами установили высокіе тарифы, служащіе прегражденіемъ къ проникновенію въ Манчжурію русскихъ товаровъ и поселенцевъ.

Злоупотребленія, наблюдавшіяся во время постройки, не прекратились и послѣ открытія дороги.

17-го февраля 1912 г. въ Харбинѣ пограничный судъ разбиралъ дѣло о злоупотребленіяхъ при выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы въ 1907-8 годахъ. Къ суду въ качествѣ обвиняемыхъ были привлечены бывшіе старшіе агенты дороги: Загорскій, баронъ Дистерло, Яшницкій, Пироговъ и др. Судъ удовлетворилъ гражданскій искъ Управленія В. К. Ж. Д. въ суммѣ 83.967 руб. за круговой отвѣтственностью всѣхъ приговоренныхъ къ наказанію обвиняемыхъ²⁾. Впервые Управленіе дороги привлекло своихъ старшихъ агентовъ къ отвѣтственности, что свидѣтельствуешь о томъ, что оно лишь недавно само стало болѣе безупречнымъ. Вотъ еще фактъ также недавняго прошлаго.

Въ октябрѣ 1912 г.³⁾ министру финансовъ было подано прошеніе 14-ти офицеровъ и 1.400 нижнихъ чиновъ Кубанскаго, Терскаго и Донскаго казачьихъ войскъ, гдѣ они обращаются къ министру съ просьбой объ уплатѣ невыданнаго имъ В. К. ж. дорогой, вопреки высочайшему указу, жалованія въ размѣрѣ 700.000 руб. Всѣ эти чины входили въ 1900 г. въ составъ спеціального охраннаго отряда, назначеннаго для защиты В.К.ж. дороги отъ боксеровъ. Въ томъ же году послѣдовало высочайшее повелѣніе о выдачѣ чинамъ отряда

¹⁾ П. В. К. ж. д. стр. 60, 1906 г. Вѣловѣжскій, Системы ж. дор. тарифовъ на сѣти р. ж. д. 1908 года стр. 74—75.

²⁾ Тел. Совр. Слово 18-го февраля 1912 г. и Сибирь № 47 отъ 25-го февраля 1912 года.

³⁾ Рѣчь № 294 отъ 26-го окт. 1912 г.

полупторнаго содержанія, считая съ 22-го іюня 1900 года по 15-ое февраля 1902 года, когда новое высочайшее повелѣніе отмѣнило первое. Бывшій въ это время начальникомъ дороги инженеръ Юговичъ приказъ мѣ по линіи отмѣнилъ выдату полупторнаго жалованія съ перваго октября 1900 года, вслѣдствіе чего чины охраннаго отряда не получили причитавшихся имъ денегъ за четырнадцать съ половиной мѣсяцевъ. Обойденные Управленіемъ дороги казаки, не разъ возсуждали и раньше ходатайства о полученіи своихъ денегъ, остававшіяся безрезультатными.

Есть интересная книга—Харбинскаго „Что такое Восточно-Китайская желѣзная дорога и куда идутъ ея милліоны“, повѣствующая о злоупотребленіяхъ и хищеніяхъ на дорогѣ, какъ во всѣхъ частяхъ Управленія, такъ и въ особыхъ дополнительныхъ предпріятіяхъ, вызываемыхъ особыми условіями эксплуатаціи.

Вотъ еще интересныя данныя почерпнутыя изъ отчетовъ эксплуатаціи: въ отчетѣ за 1907 годъ (стр. 257 № 194) читаемъ: „имѣя въ виду частныя кражи изъ вагоновъ грузовъ признано . . .“; тамъ же (стр. 301) имѣется расходная статья недостача и кража денегъ въ станціонныхъ кассахъ — 3.650 руб., имѣющаяся и въ отчетахъ за другіе годы; тамъ же находимъ неадекватныя записанныя въ доходахъ дороги за 1904—5 годы, будто бы по причинѣ уничтоженіями пожарами 1905 года книгъ и документовъ, суммы службы сборовъ въ 1.005.941 руб. (стр. 301) и суммы расходовъ своевременно не внесенныхъ въ отчеты за прежніе годы въ 1.960.157 руб.: мы видимъ, что однѣ суммы были ошибочно записаны въ доходы, какъ несуществующія, а другія не были записаны — въ расходы, хотя существовали. Откуда получилась эта загадочная цифра новыхъ расходовъ въ 4 милліона рублей—изъ какихъ статей она составила—на этотъ вопросъ отчеты не даютъ отвѣта.

По открытіи дороги нѣкоторыя русскія торговныя фирмы послали въ Манчжурію своихъ представителей¹⁾, были организованы коммерческія агентства, открыты ссудныя и комиссіонныя операціи, въ то же время у насъ по Сунгари, по Желтому и Японскому морямъ ходили пароходы В. К. ж. дороги. Все это указывало на желаніе Россіи осѣсть въ Манчжуріи. Японія, конечно, не могла смотрѣть спокойно на подобныя дѣйствія Россіи. Въ 1894 году она, главнымъ

¹⁾ Т. П. Г. 19-го апрѣля 1909 года № 89.

образомъ, по настоянію Россіи¹⁾, должна была отказаться отъ завоеваннаго ею въ войнѣ съ Китаемъ Портъ-Артура, который тремя—четырьмя годами позже поступилъ въ распоряженіе Россіи и не въ результатъ войны и затратъ человѣческими жертвами и деньгами, а въ результатъ мирныхъ переговоровъ. Въ 1904 году Россія обнаруживала явное намѣреніе расширить еще больше предѣлы своей громадной территоріи и захватить всю Манчжурію, въ то время какъ Японія не знала куда дѣть избытокъ своего населенія. Лѣсныя концессіи на рѣкѣ Ялу явились только предлогомъ. Войну начала Японія. Поводы къ этой войнѣ были ясно и опредѣленно высказаны корейскому императору въ Сеулѣ 27-го января 1904 года японскимъ посланникомъ г. Хаяси: „японскія войска прибыли въ Корею, дабы охранить эту страну отъ захвата Россіи: Японія, объявляя войну Россіи, рѣшила окончательно изгнать послѣднюю изъ предѣловъ Манчжуріи“²⁾. За двѣ недѣли до этого заявленія Новое Время (10-го января 1904 г.), мы помнимъ, писало, что Россія уже овладѣла въ Манчжуріи и что мы не желаемъ чтобы пришелъ кто нибудь иной и захватилъ ее.

Неудачная война кончилась для насъ Пуртсмутскимъ договоромъ 23-го августа 1905 года. Ст. 4-я договора гласила о передачѣ японскому правительству съ согласія китайскаго безъ вознагражденія ж. дороги между Чань-чунь (Куанчендзы) и Портъ-Артуромъ и всѣхъ ея развѣтленій со всѣми принадлежащими ей правами, привилегіями и имуществомъ, а также всѣхъ каменноугольныхъ копей въ этой мѣстности принадлежавшихъ означенной дорогѣ, или разрабатываемыхъ въ ея пользу³⁾.

Въ силу условій этой статьи договора сѣть желѣзныхъ дорогъ Манчжуріи, принадлежавшихъ раньше Обществу В. К. ж. д., раздроблялась. Южная часть Южно-Манчжурской вѣтви отъ Дальнаго до Куанчендзы перешла въ вѣдѣніе Японіи, а участокъ Мукденъ-Синминтинъ-Инкоу, отстроенный японцами „во время“ и „послѣ“ войны, былъ приобрѣтенъ Китаемъ.⁴⁾

Японіи отошелъ лучшій участокъ дороги, соприкасавшійся съ моремъ и проходящій по болѣе плодородной и населенной мѣстности, чѣмъ оставшаяся въ рукахъ общества часть дороги.

¹⁾ Грумъ-Грижимайло Опис. Манчж. стр. 25.

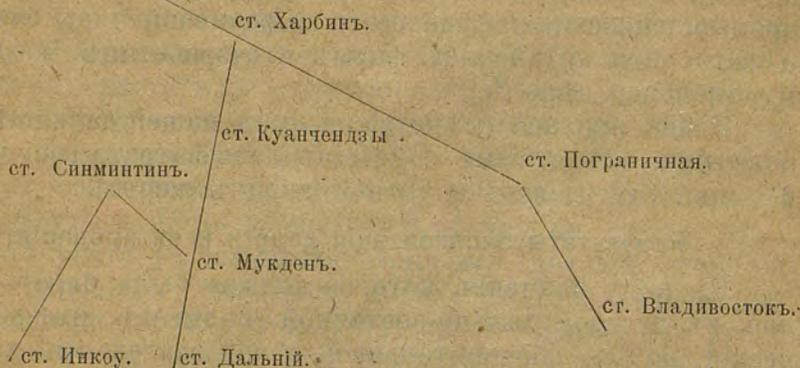
²⁾ Е. М. И. Д. 1905 г. стр. 376.

³⁾ Е. М. И. Д. 1906 г. стр. 345.

⁴⁾ „Ж.-Дорожное Дѣло“ 1906 стр. 356.

Эту сѣть схематически можно изобразить такъ:

ст. Манчжурія.



Первый же выпускъ въ Японіи акцій южно-манчжурской дороги вызвалъ въ японскомъ обществѣ необычайный интересъ ¹⁾ совсѣмъ обратно тому, что наблюдалось въ Россіи при выпускѣ акцій В. К. ж. д., о чемъ мы говорили уже выше.

Портсмутскимъ договоромъ Россія еще разъ подчеркивала неприкосновенность верховныхъ правъ Китая. Статья 3 договора гласила: „Россійское Императорское Правительство объявляетъ, что оно не обладаетъ въ Манчжуріи земельными преимуществами, либо преференціальными, либо исключительными концессіями могущими затронуть верховныя права Китая или несомвѣстимыми съ принципомъ равноправности“. Ст. 7 „Россія и Японія обязуются эксплуатировать принадлежащія имъ въ Манчжуріи ж. дороги исключительно въ цѣляхъ коммерческихъ и промышленныхъ, но никоимъ образомъ не въ цѣляхъ стратегическихъ“. ²⁾

Неблагопріятно отразившись на финансовомъ и экономическомъ положеніи Россіи, война оказала благотворное вліяніе на промышленность Манчжуріи. Десятки и сотни милліоновъ рублей денегъ, брошенные на содержаніе арміи вызвали къ существованію массу китайскихъ и русскихъ фирмъ, поставлявшихъ свои продукты арміи, стало быстро развиваться мукомольное дѣло, сбытъ скота, рыбы и т. д. Въ Харбинѣ

¹⁾ Тел. Лондонъ. Новое Время 3-го сентября 1906 г. № 10 946.

²⁾ Ежегодн. М. П. Д. 1906 г. стр. 345.

возникло много магазиновъ, ресторановъ, гостинницъ, но этотъ подъемъ мѣстной манчжурской промышленности, вызванный войной, долженъ былъ прекратиться съ ея окончаніемъ; эвакуація арміи, т. е. исчезновеніе главнаго покупателя этихъ фирмъ съ одной стороны, отливъ изъ страны капиталовъ съ другой, вызвали кризисъ въ искусственно поднятой войной промышленности, прежде всего выразившійся въ банкротствѣ цѣлаго ряда китайскихъ фирмъ и безработицѣ ¹⁾. Упало и мукомольное дѣло ²⁾.

Война явилась слѣдствіемъ всей нашей дальне-восточной политики: слѣдствіемъ войны явилась затрата государствомъ 2.3 мил. руб. денегъ и сотней тысячъ жертвъ.

Результаты эксплуатаціи дороги и ея предпріятій.

Въ виду значенія, которое должна была играть В. К. ж. дор. въ русской дальне-восточной политикѣ, имѣя стратегическій, но не оборонительный, а завоевательный характеръ, русскимъ правительствомъ былъ сосредоточенъ въ ея рукахъ цѣлый рядъ громаднхъ предпріятій направленныхъ къ захвату края—постройка города и оборудованіе порта Дальнаго, устройство Морского пароходства, пароходства по Сунгари, постройка торговыхъ рядовъ въ Харбинѣ, изданіе на русскомъ и манчжурскомъ языкѣ газетъ: Харбинскій Вѣстникъ и Юань-дунь-бао, комиссіонно-судныя операціи, земельное хозяйство, коммерческія и таможенныя агентства, каменно-угольныя копи и т. д.

Дорога съ перваго же года стала давать громадныя дефициты по эксплуатаціи, выразившіеся въ:

	вал. дох.	вал. рас.	чист. д. и деф.
1903 г.	7.748.600	9.755.100	деф.— 2.006.500
1904	21.454.400	31.236.400	деф.— 9.782.000
1905	30.751.100	47.021.300	деф.—16.270.200
1906	24.701.400	39.581.700	деф.—14.880.300
1907	15.654.200	25.321.500	деф.— 9.667.300
1908	13.649.049	17.334.300	деф.— 3.685.251
1909	14.347.569	15.345.300	деф.— 997.731
1910	16.336.839	14.670.474	ч. д. + 1.556.353
1911	18.320.153	14.615.441	ч. д. + 3.704.712
1912	18.970.037	14.120.776	ч. д. + 4.849.261

¹⁾ Эк. Р. 1910 г. № 3 стр. К. В. ж. д. ²⁾ Новое Время ст. Д. В. 2-го сент. 1906 г. № 10 945.

³⁾ Н. В. 8-го сент. 1906 г. ст. „Д. В.“ № 10 951.

(Составлено по отч. экспл. по 1909 года., а за 1910, 1911, и 1912 г. на основаніи свѣдѣній изъ смѣты Депар. ж. дор. дѣль на 1914 г. стр. 130—133).

Валовые доходы дороги понизились до минимума въ 1908 году, что указывало на то, что дорога съ этого года попала въ нормальныя экономическія условія для своего развитія и съ этого года, собственно, и нужно бы начинать изслѣдованіе хозяйственности управленія. Въ послѣдующіе годы валовой доходъ растетъ и достигаетъ 18.97 мил. въ 1912 г. или возрастаетъ противъ 1908 г. на (5.321.000 р.) 38.9%. И въ то же время валовой расходъ съ 1908 г. по 1912 годъ въ связи съ общимъ улучшеніемъ ж. дорожнаго хозяйства Россіи падаетъ съ 17.33 м. до 14.12 м. или на 18.5%. Въ результатѣ роста въ послѣдніе годы вал. доходовъ и уменьшенія валовыхъ расходовъ дорога съ 1910 года стала давать чистый доходъ, столь ничтожный однако, что его не доставало и недостаетъ для покрытія платежей по первоначальному капиталу въ 354 м. руб., въ счетъ котораго правительствомъ были выданы ссуды. Чистый доходъ 1912 года былъ всего 4.849.261 руб.

Управленіе дорогой, вслѣдствіе недостатковъ своей организациі, о которыхъ мы говорили уже выше, и вслѣдствіе недоброкачественности своего состава и нерадѣнія, вело дѣло эксплуатаціи дороги весьма неудовлетворительно, но изслѣдовать хозяйственность эксплуатаціи дороги за отсутствіемъ въ отчетахъ эксплуатаціи данныхъ, которые къ тому же были бы однородны съ данными приводимыми въ Смѣтѣ Департамента Ж. Д. Д. на 1914 г., не представляется возможнымъ.

Пробѣгъ всѣхъ паровозовъ былъ въ 1908 году 8.353 т. верстъ, а въ 1909 г. 7.686 т., т. е. уменьшился. Уменьшился и общій пробѣгъ всѣхъ поѣздовъ съ 5.630 т. до 5.139 т. верстъ и осей (всѣхъ вагоновъ) съ 306.930 т. до 270.974 т. Въ то же время составъ товарнаго поѣзда увеличился съ 62.68 осей до 66.14 осей, а нагрузка оси-вагона упала съ 179.00 пудовъ до 172.71, несмотря на увеличеніе провоза грузовъ малой скорости съ 36.037 т. пуд. до 57.086 т.¹⁾ Нагрузка поѣзда малой скорости все же, вслѣдствіе увеличенія состава, поднялась съ 11.213 п. до 12.152 пуд. Съ 1910 года пробѣгъ, какъ паровозовъ, такъ и поѣздовъ и осе-вагоновъ начинаетъ стремительно расти. Пробѣгъ паровозовъ (съ 1909 года) съ 7.686 возросъ къ 1912 до 8.519 т. в.

¹⁾ См. От. эк. 1909 г. стр. 37 и 41.

пробѣгъ поѣздовъ съ 1909 г. 5.139 т. в. до 6.052 т.
осей вагоновъ 1909 г. 270.974 т. в. до 339.051 т.

Сократился лишь пробѣгъ поѣздовъ хозяйственныхъ съ 539 т. верстъ въ 1909 г. до 517 т. в. въ 1912 г.¹⁾, нагрузка же товарнаго поѣзда поднялась:

съ . . . 12.152 п. до 14.002 п.
а оси товарнаго вагона съ . . . 172.71 п. до 212.51 п.
составъ товарнаго поѣзда возросъ съ 66.14 осей до 69.00 п.
Смѣта Д.Ж.Д.Д. на 1914 г. (стр. 116) показываетъ, что нагрузка оси товарнаго вагона съ 1910 года упала съ 222.72 пуд. до 212.51 пуд. въ 1912 г. Въ то же время количество грузовъ малой скорости поднялось съ 57.086 тыс. пудовъ до 80.664 т. Въ 1912 г. составъ поѣзда дороги былъ всего 69.00 осей въ то время какъ на европейской казенной сѣти онъ былъ 78.3 оси, а на азіатской 73.7 ²⁾. Нагрузка оси вагона 212.5 п., а на европейской казенной сѣти 228 п. Нагрузка товарнаго поѣзда 14.002 п., а въ Европейской Россіи 17534 п. ³⁾.

Движеніе хозяйственныхъ грузовъ по дорогѣ чрезвычайно велико: за періодъ 1909-1912 г. оно возрасло съ 44.746 т. до 76.666 тыс., а ихъ пробѣгъ, хотя и упалъ съ 32.2% общаго пробѣга грузовъ въ 1909 году до 22.02% пробѣга ихъ въ 1912 году, но все же чрезмѣрно великъ, т. к. приходится перевозить грузы многочисл. дополн. дефицитныхъ предприятий.

Вслѣдствіе улучшенія, хотя и слабого, пользованіемъ подвижнымъ составомъ уменьшились расходы дороги. Съ 17.344.3 т. въ 1908 году они упали до 14.120.8 тыс. въ 1912 г. или на 3.223.5 т. Сокращеніе произошло главнымъ образомъ за счетъ отдѣла тяги поѣздовъ, который требовалъ расходовъ: 1908 г.—6.761.8 т. р.; 1909 г.—6.107.7 т. р.; 1910 г.—5.924 т. р.; 1911 г.—5.352.8 т. р.; 1911—5.121.7 тыс. руб. или сокращеніе всего на 1.640.1 т. р.; и службы движенія, телеграфъ и телеф. 1908—2.906.8 тыс. руб.; 1909—2.714.2 т. руб.; 1910—2.286.2 т. р.; 1911—2.147.0 т. р.; 1912—2.087.0 т. р.; или на 819.8 тыс. р.

Обращаетъ на себя вниманіе громадный ростъ расходовъ на правленіе и управленіе дорогой. Въ % къ общимъ расходамъ онъ составлялъ: 1908—16.25%; 1909—17.10%; 1910—19.44%; 1911—22.15%; 1912—20.93%. Мы видимъ, что въ среднемъ за 3 послѣднихъ года этотъ расходъ составлялъ свыше $\frac{1}{3}$ всѣхъ расходовъ.

¹⁾ Торгов. и Промышл. 1914 № 4 стр. 454.

²⁾ Выше стр. 99.

³⁾ Выше стр. 100.

Въ то же время доля расходовъ по управленію (центральному и мѣстному) въ 1910 году на частной сѣти Европейской Россіи была 14.98%, а на казенной сѣти 12.96%. Мы видимъ, что по сравненію съ казенной сѣтью Европейской Россіи расходы по управленію на В. К. ж. д. занимаютъ лишнихъ 8% всѣхъ расходовъ по эксплуатаціи, приче́мъ этотъ перерасходъ окажется еще больше, если мы сравнимъ лишь расходы по мѣстному управленію, которые были на В. К. ж. д. 17.0%, а на казенной сѣти лишь 4.52%. Лишнее мѣсто въ расходномъ бюджетѣ выразится здѣсь уже въ 12.48%.

Переходимъ къ разсмотрѣнію особыхъ дополнительныхъ предпріятій, при помощи которыхъ дорога должна была культурно и экономически завоевать страну и тѣхъ результатовъ, которые, главн. образомъ вслѣдствіе неосновательности этой мечты, нехозяйственности и недоброкачественности мѣстнаго управленія и служащихъ дороги, постигли эти предпріятія.

1. Сунгарійское пароходство. О судьбѣ его мы уже знаемъ: пароходы сгнили въ затонѣ рѣки Сунгари. Часть ихъ была однако въ послѣдніе годы отремонтирована и пущена въ дѣло, подвергаясь постоянному ремонту. За 10-ти лѣтній періодъ своего существованія пароходство принесло едва 14.238 руб. ч. дохода, а за послѣднія 5 лѣтъ даже дефицитъ въ суммѣ 51.600 р., не считая еще крупныхъ расходовъ по ремонту.

2. Морское пароходство. Въ первый же годъ эксплуатаціи 10 пароходовъ должны были чиниться. Во время войны пароходство погибло. Затрачено на пароходство было 12.558.3 т. р.

3. Каменноугольные копи. Дефицитъ по нимъ шель слѣдующимъ образомъ: 1904 г.—90.167 р., 1905 г.—500.000 р. въ 1806 г.—825.480 р., въ 1907 и въ 1908 г. копи не принесли ни прибыли ни убытку и даже неизвѣстно производилась ли на нихъ работа. Въ 1908 году на ликвидацію дѣла бывшаго Горнаго Отдѣла и упраздненныхъ копій и для окончанія отчетовъ по всѣмъ упраздненнымъ предпріятіямъ Горнаго отдѣла было ассигновано 44.500 р. Въ 1909 г. ассигновано 177.480 р. на организацію разработки новаго поля Чжалайнорскихъ копей. Въ 1909, 1910, 1911, 1912 г. копи не дали ни дефицита, ни чистаго дохода, приче́мъ доходы и расходы въ четыре послѣднихъ года выражались суммами

639.9 т. р., 443. 4 т. р., 311.0 т. р., 289.1 т. р., Производительность копей упала за эти 3 года. Въ 1909 году она была равна 8.3 мил. пудовъ добытаго каменнаго угля, а въ 1912 г. уже 6,99 мил. пуд.

Взявъ приблизительную цифру первоначальнаго оборудованія Фушунскихъ (отошедшихъ по Портсмутскому договору Японіи) и Чжалайнорскихъ копей въ 400.000 р., мы получимъ цифру общаго дефицита, кончая 1909 г., въ 2.038.000 р. Можно было бы оправдать существованіе и эксплуатацію копей удовлетвореніемъ насущныхъ потребностей желѣзной дороги и края въ топливѣ, но такой доводъ за копи при ближайшемъ разсмотрѣніи оказывается несостоятельнымъ. Японскій каменный уголь Фушунскихъ копей, отличаясь ¹⁾ лучшимъ качествомъ и дешевизной, явившейся въ результатѣ лучшей постановкѣ каменугольного хозяйства, удовлетворивъ потребность въ топливѣ Южной Манчжуріи, сталъ распространяться далеко на сѣверъ, вытѣсняя своимъ появленіемъ изъ употребленія дрова и уголь Чжалайнорскихъ копей. Съ навигаціи 1911 г. японскимъ углемъ стали пользоваться пароходы по Сунгари и Амуру, доставившіе его и въ Благовѣщенскъ. ²⁾ Въ Харбинѣ дрова уже давно вытѣснены Фушунскимъ углемъ: мельницы, свеклосахарный и пивоваренный заводы пользуются только японскимъ углемъ ³⁾ печи частныхъ помѣшеній перестраиваются и приспособляются для японскаго угля, стоящаго съ доставкой на домъ 16, а при большихъ партіяхъ 15 к. за пудъ. ⁴⁾ Въ настоящее время изъ 45 мил. пуд. каменнаго угля, потребляемыхъ Дальнимъ Востокомъ, добрая половина приходится на японскій уголь, а около 10 мил. на наши Сучанскія копи. „Нужды В. К. Ж. Д., пишетъ Новое Время, совершенно не удовлетворяются имѣющимися у дороги Чжалайнорскими копами, уголь которыхъ къ тому же бурый, богатъ сѣрнымъ колчеданомъ, на копяхъ частые пожары, затопленія и т. д.“ ⁵⁾

4. Комиссіонно-Ссудный Отдѣлъ. Начальникомъ коммерческой части, а вмѣстѣ и отдѣла являлся долгое время челоуѣкъ никакого отношенія къ коммерціи не имѣющій, по специальности инженеръ путей сообщенія, прослужившій поль-

¹⁾ Эк. Рос. 1912 г. № 7.

²⁾ Приам. Край 1911 г. № 17.

³⁾ Приам. Край 1912 г. № 95.

⁴⁾ Приам. Край 1911 г. № 17 и 58.

⁵⁾ 9 іюля 1910 г. № 12.328.

жизни по службѣ движенія ¹⁾. На обязанности отдѣла ²⁾ лежить: а) привлеченіе на дорогу грузовъ путемъ выдачи подѣ нихъ ссудъ, обезпеченія при транспортировкѣ, долгосрочнаго храненія и т. д. (коммерческія агентства); б) облегченіе прохожденія грузовъ черезъ таможи т. д. (таможенныя агентства). Выдача ссудъ подѣ хлѣбныя грузы явилась широкимъ полемъ злоупотребленій, о которыхъ мы говорили уже раньше и о которыхъ повѣствовала упомянутая выше книга Харбинскаго.

Всего дефицита отдѣлъ принесъ, кончая 1909 годомъ, свыше 471.000 р., цифры составленной нами на основаніи отчетовъ.

5. Скотобойни принесли въ 1906 г. 48 тыс., въ 1907 г. 23 тыс. р., въ 1908 г. 10 тыс. р. прибыли. Уменьшеніе прибыли показываетъ, что скотобойнямъ грозила участь крупныхъ предпріятій дороги. Финансовыхъ результатовъ или какихъ либо данныхъ объ успѣшной дѣятельности отдѣла за слѣдующіе годы не имѣемъ.

6. Типографія принесла прибыли: въ 1909 г. 6.700 руб., въ 1910 г. 4.158 р., въ 1911 г. 3.487 р., въ 1912 г. 2.285 р. Уменьшеніе чистаго дохода указываетъ на ухудшеніе эксплуатаціи типографіи и возможность полученія на ней въ скоромъ будущемъ дефицитовъ, подобно крупнымъ предпріятіямъ.

7. Отдѣлъ церквей и школъ принесъ въ 1905 г. дефицитъ 6.700 р., въ 1907 г. 358 тыс. р., въ 1908 г. 346 тыс. р., въ 1909 г. 350 тыс. р., въ 1910 г. 355 тыс. р., въ 1911 г. 361.2 тыс. р., въ 1912 г. 371.3 тыс. руб., а всего дефицита кончая 1912 годомъ 2.148.200 р.

8. Отдѣлъ сношенія съ китайскими властями является исключительно дефицитнымъ, принося за собой ежегодно свыше 200 тыс. руб. дефицита. Всего, кончая 1912 г., отдѣлъ принесъ 2.117.400 р. дефицита.

9. Торговые ряды. Управленіе дороги на основаніи договора съ московскими фабрикантами обязалось построить въ Харбинѣ къ 15 мая 1907 г. 16 лавокъ для храненія и продажи московскихъ фабрикантовъ, причемъ, въ случаѣ не окончанія постройки къ сроку, обязалось платить за каждую лавку въ сутки по 10 руб. неустойки. Какъ и слѣдовало было ожидать, ряды къ сроку окончены не были и дорога уплати-

¹⁾ Харбинскій стр. 10.

²⁾ Отч. экспл. 1908 г. стр. 399.

ла громадную сумму неустойки за нѣсколько мѣсяцевъ (въ мѣсяць по 4.800 р. см. Харбинскій 18). Данныхъ объ уплатѣ этой неустойки мы въ отчетахъ не находимъ. Однако въ От. Эк. за 1907 г. на стр. 334 подѣ № 43 стоитъ уплата по претензіямъ въ 42 т. р., каковая сумма на 37 тыс. р. превышающая смѣтныя предположенія вѣроятно содержитъ въ себѣ и цифру неустойки за торговые ряды.

10. Электрическія станціи. Открытыя въ 1909 г. онѣ принесли въ этотъ годъ дефицитъ въ 4.255 р. Данныхъ о результатахъ эксплуатаціи станцій дорога за послѣдующіе годы не сообщаетъ.

11. Земельный отдѣлъ. Строители дороги отчудили только такое количество земли, какое необходимо было для постройки и эксплуатаціи дороги, совершенно не заботясь о созданіи земельного фонда для колонизаціи, которую имѣло въ виду правительство. Только при станціяхъ были заняты участки по 500—600 и не болѣе 1000 десятинъ по западной линіи (Вѣстн. Финан. 1906 г. № 33 стр. 226 статья Штейнфельда и Новое Время отъ 8 го декабря 1910 г.) Такимъ образомъ колонизація края уже заранѣе была обречена на неудачу изъ за недостатка земли, которая въ виду своего малаго количества, отводилась управленіемъ дороги только подъ жилья зданія, промышленныя заведенія и торговыя помѣщенія. На основаніи договора съ китайскимъ правительствомъ въ 1907 г. дорога должна была путемъ новаго отчужденія получить землю въ необходимомъ для своихъ нуждъ количествѣ. Къ 1910 г. общество получило едва треть подлежащихъ отчужденію земель изъ за противодѣйствія мѣстной китайской администраціи и собственниковъ ихъ китайцевъ. По 1909 годъ Отдѣлъ принесъ дефицитъ въ 30.942 р., а за 1910—1911—1912 г. принесъ 320.937 р. что при имѣющемся, даже сравнительно небольшемъ для нуждъ колонизаціи края, но достаточномъ для нуждъ дороги, количествѣ земли дороги являлось далеко недостаточной суммой.

12. Охрана дороги была учреждена первоначально для Южно-Манчжурской вѣтви отъ хунхузозъ и китайцевъ рабочихъ, но послѣ боксерскаго возстанія она была реорганизована и переименована въ Заамурскій Округъ пограничной стражи. Для цѣлей той же охраны была устроена Военная желѣзно-дорожная бригада въ 8 тыс. человекъ. Въ 1904—1905—1906 годы на приспособленіе дороги подѣ военныя на-

добности была отпущена сумма въ 161 милл. руб., каковая сумма вмѣстѣ съ 180 мил. руб. стоимости содержанія Заамурскаго Округа и Военной Бригады составить къ 1-му января 1919 г. сумму расхода на охрану дороги въ 341 мил. руб.

Мы видимъ, что всѣ дополнительные хозяйственныя предприятия дороги (пароходства, каменно-угольныя копи, комисионно-ссудный отдѣлъ, земельный отдѣлъ и т. д.) приносили преимущественно дефициты. Такіе же дефициты приносили Гражданское управленіе дороги, изданіе газетъ, судебныя учрежденія, таможни, государ. сберегат. касса.

13. Гражданское управленіе съ 1903 года по 1-е января 1913 г. принесло дефицита 3.796.300 р.

14. Изданіе газеты Харбинскій Вѣстникъ принесло въ послѣдніе 3 года дефицитъ (въ 1910—1911—1912 г.) въ размѣрѣ 24.3 т. р.,—24.9 т. р., 26.8 т. руб., а всего съ момента своего изданія 271.5. тыс. р. дефицита.

15. Изданіе газеты Юань-Дунь-Бао принесло въ послѣдніе 3 года дефицитъ въ размѣрѣ 56.8 т. р., 66.8 т. р. а всего съ момента своего существованія—504.800 руб.

16. Таможни принесли дефицита въ 1910 г.—4.4 т. р. въ 1911 г. —4.1 т. р. въ 1912 г. 5.7 т. р.

17. Судебныя учрежденія въ 1910 году потребовали расхода 114.567 руб. въ 1911 г.—103.591 руб., въ 1912 г.—124.067 руб.

За предшествовавшіе годы данныхъ нѣтъ.

18. Государственная сберегательная касса принесла дефицита—14.509 руб., въ 1911—6.304 р., въ 1912 г.—7.239 р.

19. Сборникъ Монгулунъ-Сонинъ-Бичикъ съ монгольской при немъ типографіей. Дефицитъ въ 1910 г.—7.635 руб., въ 1911—5.955 руб., въ 1912 г.—7.323 руб. ¹⁾

Всѣ дополнительные предприятия за исключеніемъ расходовъ по постройкѣ города Дальняго и морского пароходства принесли дорогѣ

1903 г.	вал. дох.	вал. расх.	4.4 мил.	деф.	4.391.500
1904	0.2 мил.	15.9		15.722.800	
1905	0.5	20.9		20.405.400	
1906	0.7	13.3		12.559.700	
1907	1.8	12.8		11.020.500	
1908	1.5	13.0		11.517.600	

¹⁾ Данныя до 1909 г. по дополнит. предприятиямъ взяты изъ Отч. жел. дороги, а за послѣдующіе годы изъ Сметы Департ. Ж. Дор. Дѣлъ на 1914 г. Стр. 130—133.

1909 г. вал. дох.	1.4 мил.	вал. расх.	12 7 мил	деф.	11.310.200
1910	0.9		12.2		11.316.551
1911	1.1		12.3		11.218.608
1912	1.0		13.3		12.277.371

Всего, кончая 1912 г., дополнительные предприятия принесли дорогѣ дефицитъ въ размѣрѣ: 133.497.400 руб.

Вмѣстѣ съ дефицитомъ по эксплуатаціи ж. дор. и уплатой 625—630 т. р. платежей по первому облигаціонному выпуску 1897 г. дорога принесла 175.497.400 руб. дефицита, а вмѣстѣ съ расходами на устройство города Дальній, морского пароходства и приспособленіе дороги подъ военныя надобности дорога принесла дефицита къ 1-му января 1913 г. дефицитъ (покрытый суммами госуд. казначейства) въ размѣрѣ 368.923.161 р. За 1913—1918 годы дефицитъ этотъ долженъ увеличиться по крайней мѣрѣ еще на 100 милл. р. и составить къ 1-му января 1919 г. сумму въ 468.923.161 р. и это безъ начисленія на эту сумму $\% \%$ и безъ покрытія $\%$ по остальнымъ ссудамъ госуд. казначейства, затраченнымъ на сооруженіе дороги, устройство пароходства по Сунгари и т. д.

Отсутствіе личной заинтересованности явилось основнымъ препятствіемъ къ проведенію завоевательной политики правительства, а отсутствіе всевидящаго и всекарающаго ока, хотя-бы въ лицѣ Государственнаго Контроля, явилось причиной хищеній и злоупотребленій. Но и частный капиталъ, который попытался бы проникнуть въ Манчжурію былъ бы изгнанъ изъ нея конкуренціей иностраннаго капитала.

Эта же незаинтересованность Правленія и Управленія дороги въ правительственной политикѣ и отсутствіе какихъ-бы то ни было знаній особенностей, нуждъ края и русскихъ интересовъ въ немъ, выразилась въ т. такъ называемомъ льготномъ тарифѣ конца 1911 года. ¹⁾ Согласно этому льготному тарифу японцы выговорили для себя удешевленный провозъ каменнаго угля, фруктовъ, овощей и нѣкоторыхъ другихъ грузовъ, которые они въ массахъ намѣревались отправлять въ Сѣверную Манчжурію. Японскій каменный уголь, очень можетъ быть благодаря этому тарифу, вытѣснилъ и вытѣсняетъ въ Харбинѣ, Благовѣщенскѣ, Владивостокѣ и др. городахъ Д. В. изъ употребленія русскій каменный уголь и дрова. Опасность грозить отъ японскаго угля теперь и всему

¹⁾ Приам. край № 95 отъ 5 января 1912 г.

русскому лѣсному промыслу, кажется единственно привившемуся въ краѣ, въ видѣ хищническаго истребленія лѣсовъ.

Взамѣнъ предоставленныхъ японцамъ льготъ по провозу угля и фруктовъ русскіе составители тарифной конвенціи (Правленіе В. К. ж. д. и К. П. Лазаревъ) выговорили у японцевъ небольшое удешевленіе провозныхъ платъ для манчжурской водки, сибирскаго коровьяго масла, уссурійскаго цемента и лѣсныхъ матеріаловъ.

Но ни сами японцы, ни находящіеся подъ ихъ вліяніемъ китайцы, водки не пьютъ, масло же употребляютъ растительное (бобовое). Японцы сами выдѣлываютъ цементъ на Квантунѣ и распространяютъ его въ Сѣверной Манчжуріи т. е. въ районѣ нашего вліянія, гдѣ не рынче завтра вытѣснятъ изъ употребленія цементъ, доставляемый черезъ ст. Пограничную съ русскихъ заводовъ по Уссурійской и В. К. ж. дорогѣ. (Ст. Св. перев. В. К. Ж. Д. 1910 г. стр. 105). Что же касается наконецъ лѣсного матеріала, то единственной покупательницей его въ Южной Манчжуріи является сама японская дорога, позаботившаяся обезпечить себя доставкой лѣса для своихъ нуждъ по болѣе дешевой цѣнѣ. Такъ отстояли интересы Россіи составители ж. дорожной тарифной конвенціи. Выгоды отъ льготнаго тарифа пали исключительно на сторону Японіи.

Отсутствіе интереса къ удовлетворительному веденію столь громаднаго ж. дорожнаго дѣла, какимъ явилось предпріятіе В. К. Ж. дороги со всѣми своими доцолнительными предпріятіями, а также безхозяйственность и отсутствіе надлежащаго контроля, который бы устранялъ всѣ злоупотребленія и указывалъ на недочеты по эксплуатаціи дороги и по хозяйству въ доцолнительныхъ предпріятіяхъ, сдѣлало пока то, что Восточно-Китайская ж. дорога упала на гос. казначейство тяжелымъ бременемъ, не перестающимъ требовать для покрытія своихъ дефицитовъ все новые и новые десятки милліоновъ рублей.

Колонизація Манчжуріи и сбытъ на ея рынкахъ продуктовъ русской промышленности.

Посмотримъ теперь какъ происходила колонизація Манчжуріи русскими поселенцами. Колонизація должна была явиться однимъ изъ средствъ къ постепенному обрусѣнію китайскаго и манчжурскаго населенія и къ захвату Манчжуріи. Мы видѣли уже, что Правленіе дороги не озаботилось объ

отчужденіи достаточнаго количества земли, вслѣдствіи чего уже съ самаго начала колонизація была обречена на неудачу. Ни для возведенія городскихъ построекъ, ни для отвода русскимъ поселенцамъ земли заготовлено не было, почему она для этихъ цѣлей почти и не отдавалась. Русскіе поселенцы, которымъ приходилось попадать въ Манчжурію, предпочитали проѣзжать мимо, въ Приморье, чѣмъ оставаться среди враждебно настроеннаго къ русскимъ китайскаго населенія.

Но если не колонизаціи русскими поселенцами и не развитію русской промышленности, то колонизаціи китайскими поселенцами и развитію китайской и японской промышленности дорога много содѣйствовала, т. е. работала и продолжаетъ работать неизбѣжно не въ интересахъ Россіи, а въ интересахъ Китая.

Стараніями русскихъ возникъ въ краѣ городъ Харбинъ съ населеніемъ по свидѣтельству Путеводителя В. К. ж. дороги (1907 г. стр. 11) около 65—70 тыс. чел. Русское населеніе составляетъ въ городѣ едва четверть этого количества, падающаго глав. образомъ на охрану и служащихъ дороги. Всего въ Манчжуріи находится въ настоящее время не свыше 80 тыс. человекъ (33 т. охраны, около 10—12 т. служащихъ на дорогѣ и въ ея вспомогательныхъ предпріятіяхъ и едва ли больше 30 тыс. остальнаго русскаго населенія). Если даже допустить, что въ настоящее время въ Манчжуріи 100 тысячъ, то и эта послѣдняя цифра, какъ результатъ 20-ти лѣтняго пребыванія русскихъ въ Манчжуріи и миллиардныхъ затратъ казны на дорогу, окажется чрезвычайно ничтожной по сравненію съ цифрой иммиграціи китайцевъ, составляющихъ въ настоящее время чуть не исключительно населеніе края (за исключеніемъ немногихъ русскихъ и манчжурь).

„Согласно послѣдовавшимъ въ 1906 году распоряженіямъ китайскаго правительства въ Хэйлудзянскую провинцію (граничащую съ Амурской и Приморской областями) должно ежегодно переселяться 400.000 душъ. Хотя это предположеніе не осуществилось до сихъ поръ полностью, однако размѣры переселенія въ 1908 году исчислялись въ 200.000 чел.“¹⁾ Вся же численность Хэйлудзянской провинціи, на протяженіи 1900 веретъ примыкающая къ Амурской области, равнялась въ 1887 г. 488.000 ч.,²⁾ а въ 1907-мъ году она была не

¹⁾ Отч. Сенат. Иваницкаго Спб. 1909 г.

²⁾ Описаніе Манчжуріи стр. 240 и Новое Время отъ 11 августа 1900 г.

меньше 2,5 мил. или другими словами въ четыре съ лишнимъ раза превысила численность населенія Приамурья. Наблюдается и усиленное оживленіе пограничныхъ пустынныхъ и разрушенныхъ пунктовъ городского типа. Айгунь, въ которомъ въ началѣ 1908 г. было всего нѣсколько построекъ, къ концу 1909 г. насчитывалъ 260 домовъ. Въ сроки отъ 1907 по 1910 годъ возникли поселки: Синь-Дунь-Дао, Сунь-Чанъ и др. Всѣ мѣста, бывшія до войны 1904 г. подъ деревьями, разрушенными во время русско-японской войны, вновь заняты пришлымъ китайскимъ населеніемъ, причемъ населенія здѣсь уже къ концу 1909 г. насчитывалось въ 3 раза больше чѣмъ было раньше. ¹⁾

Въ Цицикарскомъ районѣ, находящемся въ бассейнѣ рѣки Нонни, въ 1909 г. было продано 17.785 шанъ (или 14.000 десятинъ). Около самаго Цицикара распахано въ 1909 г. и приготовлено для раздачи китайскимъ переселенцамъ 250.000 шанъ и кромѣ того по долинь рѣки Хюй-эръ, притокъ Сунгари, распродано и предназначено къ продажѣ было въ 1909 г. 350.012 шанъ. Всего въ Цицикарскомъ районѣ было продано и предназначено въ этомъ году къ продажѣ 617.797 шанъ или около 500.000 десятинъ. Въ Бутхасскомъ районѣ по долинь рѣки Немеръ, притокъ Нонни, въ томъ же году было продано 400.000 шанъ. Въ Мергенскомъ районѣ, вдоль рѣки Нонни, къ сѣверу отъ города Мергенъ, продано 326.000 шанъ. Въ бассейнѣ рѣки Сунгари колонизація шла не менѣе оживленно. Въ бассейнѣ рѣки Тункенъ было заселено къ началу 1909 г. 250.000 шанъ. Въ районѣ города Бейтуан-линьцзы 450.000 шанъ, въ Юйцин-сянь-скомъ уѣздѣ 180.000 шанъ. Въ Хуланьфусскомъ округѣ 260.000 ш., въ Баянсуу 265.000 ш., въ Мулань-сянь-скомъ уѣздѣ 55.000 ш. Что же касается заселенія сѣверо-восточной Монголіи, конечную часть которой прорѣзываетъ Вост. Кит. ж. дорога, то въ 1908 г. тамъ было распродано 460.000 шанъ и для той же цѣли выдѣлено еще 1.000.000 шанъ. Для 1909—1912 г. количество выдѣленныхъ для продажи шанъ опредѣляется не меньше какъ въ 3. 660.000 шанъ. ²⁾

Но не только въ Хэйлудзянскую провинцію направляетъ Китай избытокъ своего населенія. Переселеніе идетъ и въ

¹⁾ Приамурье стр. 845.

²⁾ Валобанъ Колонизація Манчжуріи и въ особенности Давидовъ, въ Манчжуріи и Сѣверо-Восточн. Монголіи. стр. 78- 89.

другую, соседнюю въ Уссурійскимъ краемъ, область Хуань-Чунскій и Мишанфусскій округа.

Китайское правительство задалось задачей заселенія окраинъ и проводить ее въ широкомъ объемѣ. Китайскія границы заселяются китайскими запасными солдатами. Содѣйствіе правительства выражается въ стводѣ на семью крупныхъ земельныхъ (27 десят.) участковъ постройкѣ фанзъ, распашкѣ дѣвственной почвы казенными плугами и въ ссудахъ на переѣздъ, устройство, посѣвъ, (100 долларовъ на семью): сверхъ того переселенцы освобождаются на пять лѣтъ отъ налоговъ; тѣ же изъ нихъ, которые приобрѣтаютъ свыше 1000 шань¹⁾ получаютъ чинъ пятаго класса. Для чиновниковъ, завѣдующихъ переселеніемъ и отводомъ земельныхъ участковъ, установлены не только награды, но и взысканія, въ случаѣ ихъ неуспѣшной дѣятельности. По закону чиновники, переселившіе въ свой районъ въ годъ отъ 1500 чел. подлежатъ награжденію. Наоборотъ чиновники, неуспѣвшіе за 3 г. привлечь въ свой районъ 2500 чел. увольняются со службы. Китай началъ осуществлять принципъ возвращенія и укрѣпленія своихъ границъ. Опасаясь авантюристическихъ замысловъ Россіи, онъ сталъ усиленно заселять граничащія съ территоріей Россіи, крайныя предоставляя поселенцамъ всевозможныя льготы и не задаваясь захватными цѣлями по отношенію къ Россіи. Естественный законъ перенаселенія вызвалъ собою переселеніе, которое китайское правительство направило въ правильное русло—въ тѣ менѣе заселенныя провинціи, которыя должны были бы сдержать на себѣ въ будущемъ натискъ Россіи и защитить территорію Китая отъ расхищенія.

Подобно колонизаціи не удалось и завоеваніе манчжурскаго рынка русской промышленностью и даже больше того: русское населеніе также стало постепенно переходить къ потребленію иностранныхъ товаровъ.. Почти весь уголь употребляемый нашими заводами и В. К. ж. дор. на Д. В. не русской, а японскій. Такъ въ 1910 г. изъ общей перевозки угля В. К. ж. дор. въ 4.401 т. п. на японскій уголь падало 2.347 т., а въ 1911 г. изъ 5.368 т. уже 3.784 т. Что касается мануфактуры, то ввозъ ея падаетъ въ $\frac{1}{2}$ -омъ отношеніи къ общему ввозу, уступая мѣсто мануфактурѣ японской, китайской, американской, и германской. Въ 1907 г. съ Забайкальской дороги, т. е. изъ Россіи, прибыло 30.330

¹⁾ Описаніе Манчжуриі стр. 242.

пудовъ ея, въ то время какъ съ Южно-Манчжурской 166,675 пуд. Въ 1911 г. ввозъ русской мануфактуры былъ уже 55.783 п., поднявшись на 83%, но ввозъ иностранной мануфактуры съ Южно-Манчжурской дороги возросъ до 668.698 п. или на 249%. Въ 1907 г. участие русской мануфактуры въ общемъ ввозѣ ея въ Манчжурію было 12%, а въ 1911 г. только 7.1%. Съ Южно-Манчжурской дороги ввозятся преимущественно потребляемые китайскимъ населеніемъ грубыя ткани: тао-бу, ма-хуа, цу-бу и т. д. Русскія ткани ни по своей прочности, ни по соотвѣтствію вкусамъ китайцевъ не могутъ съ ними конкурировать.

Русскій сахаръ вытѣсняется китайскимъ — гонконскимъ. Съ 1908 года по 1911 г. количество ввоза русскаго сахара возрасло на 75%, а гонконгскаго на 149% (съ 96.137 п. до 239.150 п.). Единственный русскій продуктъ, нашедшій себѣ все растущій сбытъ, — керосинъ — не только теперь не раздѣляетъ манчжурскій рынокъ съ американскимъ керосиномъ, но уже уступилъ ему первое мѣсто. Въ 1908 году русскаго керосина было ввезено 115 тыс. пуд. или 88.7% ввоза, а въ 1910 году уже 223 тыс. п., или 46.5% ввоза, въ то время какъ американскаго было ввезено 259.6 т. п. или 53.5% ввоза.

С. Меркуловъ, извѣстный дѣятель и знатокъ Дальняго Востока, признавая фактъ уступки рынковъ Дальняго Востока иностранной промышленности, объясняетъ это печальное явленіе тѣмъ, что 1) русскіе фабрикатъ, привозимые на Д. Востокъ съяты дороже иностранныхъ вслѣдствіе, болѣе высокой стоимости производства ихъ и привоза изъ центральныхъ Европ. Россіи (иностранцы же строятъ фабрики ближе къ мѣсту ихъ сбыта — Д. Востоку, пользуются дешевымъ морскимъ путемъ и приспособляются ко вкусамъ туземнаго населенія) и въ то же время 2) не отвѣчаютъ вкусамъ мѣстнаго населенія¹⁾.

Въ громадномъ количествѣ, кромѣ перечисленныхъ грузовъ (угля, мануфактуры, сахара, керосина и т. д.) съ Южно-Манчжурской дороги поступаетъ въ районъ такъ называемаго, русскаго вліянія въ Манчжуріи, т. е. въ районъ гдѣ проходитъ В. К. ж. д., слѣдующіе грузы, конкурирующіе съ русскими, желѣзныя издѣлія, топоры, пилы и т. д., а также цементъ и мѣшки. Шагъ за шагомъ подѣ дѣйствіемъ иностранной — японской, американской, германской и даже китайской —

¹⁾ Н. Эк. 1913 г. № 45 стр. 5. Русская торг. на Д. Востокѣ.

конкуренции манчжурской рынок исчезалъ для русскихъ фабрикатовъ. Но если слабую роль могла играть и играла дорога (хотя м. б. и не по своей винѣ) въ распространѣніи продуктовъ русской промышленности и въ дѣлѣ насажденія русскихъ фабрикъ и заводовъ, то въ дѣлѣ туземной промышленности и земледѣлія она, наоборотъ, сыграла громадную роль.

Въ то время какъ въ 1906 году дорога перевезла всего 4.7 мил. хлѣбныхъ грузовъ, изъ общаго числа грузовъ въ 25.3 мил. пудовъ, въ 1911 году она перевезла ихъ уже 45 м. изъ общаго количества 74.9 мил. и можно допустить, что это количество для 1917 года возрасло по крайней мѣрѣ вдвое. Изъ приведеннаго количества перевезеннаго хлѣба въ 1911 г. въ нашъ Приморскій край пошло 35, (26,6 м. п. на Егершельдь пристань Владивостока), а на Забайкальскую ж. дорогу въ среднюю Сибирь 1,5 мил. пуд. Такимъ образомъ въ дѣлѣ сбыта земледѣльческихъ продуктовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и въ дѣлѣ развитія земледѣлія Манчжурии, дорога сыграла не малую роль.

На малую роль сыграла она и въ дѣлѣ развитія лѣсного промысла и отправки строевого лѣса въ южную Манчжурию, т. е. для потребностей Китая и главнымъ образомъ Японіи. Въ то время какъ вывозъ на Южно-Манчжурскую дорогу былъ равенъ въ 1906 году 31.620 пудамъ изъ общаго количества перевозка лѣса въ 1,7 мил., въ 1910 году онъ равнялся уже 1.94 мил. изъ общей перевозки въ 2,24 мил. пудовъ. Вывозъ шпаль на Южно-Манч. дорогу отсутствовалъ въ 1906 году, а въ 1910 г. онъ былъ равенъ 72 т. пудовъ изъ общаго количества перевозки ихъ въ 94,9 т. Сказанное относится и къ другимъ сортамъ лѣса кромѣ дровъ, которые въ количествѣ 318.7 т. п. (противъ 174 т. на Южно-Манчжурскую ж. д.) пошли на Уссурийскую ж. дорогу.

Въ 1906 году вывозъ всѣхъ лѣсныхъ матеріаловъ на Южно-Манчжурскую дорогу составлялъ 45%, всей перевозки ихъ, а въ 1911 году уже 70% ¹⁾.

И такъ Манчжурію русскими поселенцами мы не заселили, но за то способствовали заселенію ея китайцами. Не завоевали мы и манчжурскаго рынка русскими фабрикатами и сырьемъ, но за то способствовали—завоеванію его иностранной промышленностью. Русской промышленности въ краѣ не насадили, но усиленно развивали туземную промышленность.

¹⁾ Очеркъ коммерч. дѣят. В. К. ж. д. 1912 г.

Но мы создали В. К. ж. дорогой себѣ гораздо большее. Послѣ русско-японской войны, война переселенческаго движенія изъ Китая перекинулась за Амуръ и Уссури въ русскія области. За 1906 годъ въ Приамурье прошло 60.662 китаецъ, за 1907 годъ 81.961 кит. Японцевъ прошло за тѣ же годъ: 2.300 ч. и 4.064 ч. Въ то же время русскихъ поселенцевъ на весь Д. Востокъ (Приамурье и Приморье) прошло всего лишь 70.000 ч. ¹⁾. Понадобились особыя мѣры къ прекращенію желтаго засилья въ нашихъ русскихъ областяхъ. Приамурскій ген. губернаторъ Гондатти издалъ приказъ объ обложеніи десяти рублевымъ паспортнымъ налогомъ всѣхъ китаецевъ, проникающихъ въ наши области. Въ результатѣ распоряженія притокъ китаецевъ настолько уменьшился, что на Д. В., въ газетахъ и собраніяхъ всевозможныхъ обществъ, пошли разговоры о полномъ запрещеніи дальнѣйшаго доступа въ край и о принудительномъ выселеніи находящихся въ немъ китаецевъ ²⁾. Въ противовѣсъ политикѣ Гондатти, Китай объявилъ войну русскимъ товарамъ ³⁾. Какъ купцы, такъ и отдѣльные покупатели стали избѣгать и даже презрительно отвертываться отъ всего, что носило слѣды русскаго производства. Даже въ Манчжуріи, гдѣ китаецы являются продавцами иностранныхъ товаровъ русскимъ, бойкотъ сталъ сильно чувствоваться русскими. Китайскіе купцы нерѣдко презрительно отказывали русскимъ въ продажѣ товара, неся потери; простонародье отказывало въ услугахъ, хотя бы и оплачиваемыхъ хорошо деньгами. Въ отношеніи къ русскимъ начали проскальзывать холодность и раздраженіе. Подобныя замѣтки попадались и въ другихъ газетахъ, а весной 1913 г., въ виду грозившей войны съ Китаемъ изъ за Монголіи, приамурскія китайскія фирмы сокращали обороты и прекратили отпускъ товаровъ въ кредитъ ⁴⁾. Тоже дѣлали и иностранныя фирмы, значительно уменьшая закупку манчжурскихъ бобовъ ⁵⁾. И тѣ и другіе объясняли сокращеніе оборотовъ тревожностью момента и возможностью на Д. В. къ войны.

Въ ближайшемъ будущемъ мы окончательно можемъ быть вытѣснены изъ Манчжуріи и не въ результатѣ войны, а въ результатѣ численнаго преобладанія китаецевъ, враждебнаго отношенія ихъ къ намъ, что наиболѣе ярко выплыва-

¹⁾ Н. В. отъ 2 августа 1909 г. № 11903 г.

²⁾ Рѣчь отъ 12 фев. 1913 г.

³⁾ Рѣчь отъ 19 дек. 1912 г. № 348.

⁴⁾ Рѣчь № 19 стр. 20 янв. 1913 г.

⁵⁾ Рѣчь № 14 отъ янв. 1913 г.

еть въ такъ назыв. хунхузскомъ вопросѣ и нашей экономической и политической слабости.

Къ какому же выводу приходимъ мы теперь послѣ разсмотрѣнія нашей политики въ Манчжуріи, такъ неразрывно связанной съ В. К. ж. дорогой?

Результаты нашей дальне-восточной политики.

Съ одной стороны мы увѣряли Китай въ нашей дружбѣ и провозглашали его неприкосновенность и независимость [соглашеніе 15 марта 1898 года ¹⁾ „соглашеніе . . . обезпечивая неприкосновенность верховныхъ правъ Китая;“ телеграмма 14 марта 1898 г. министра иностранныхъ дѣлъ ²⁾ соглашеніе несомнѣнно послужить къ вящему укрѣпленію дружественныхъ узъ „искони вѣковъ существовавшихъ между нашими обширными имперіями;“ соглашеніе 30 марта 1902 г. ³⁾, заключенное послѣ подавленія Боксерскаго возстанія (см. выше стр. 132); Портсмутскій договоръ 23 августа 1905 г. ⁴⁾ (см. выше стр. 139); циркул. телеграмма мин. ин. дѣлъ отъ 12 августа 1900 г. говоритъ о „сохраненіи исконнаго государственнаго строя въ Китаѣ и устраненіи всего того, что могло бы повести къ раздѣлу Поднебесной Имперіи“ ⁵⁾], а съ другой преслѣдовали противоположную политику-раздробленія Китайской Имперіи и постепеннаго захвата ея провинцій, прежде всего Манчжуріи, затѣмъ Монголіи и т. д.

I. Ради этой, ни на чемъ не основанной, пустой мечты мы отказались отъ проложенія ж. дор. по Амурской области отъ колонизаціи и промышленнаго оживленія ея, на 15-17 лѣтъ отодвинули на задній планъ задачи укрѣпленія нашихъ дальневосточныхъ владѣній и созданія изъ нихъ той брони изъ казаковъ земледѣльцевъ, промышленнаго городского и сельскаго люда, которая должна была явиться основной цѣлью политики обширнаго государства, стремящагося сохранить въ цѣлости свои владѣнія и границы.

II. Ради все той же мечты мы проложили дорогу по чужой территоріи выкинули въ китайское населеніе около 1½ миллиарда рублей денегъ на постройку, эксплуатацію и охрану дороги съ ея дополнительными предпріятіями и содѣйствовали преуспѣянію внутренней и внѣшней торговли Манчжуріи.

¹⁾ Ежег. М. Ин. Дѣлъ. 1898 г. стр. 254.

²⁾ тамъ же

³⁾ Ежег. М. И. Д. 1903 г. стр. 209.

⁴⁾ Собр. узак. и расп. 1905 г. № 178 стр. 1624.

⁵⁾ Вѣст. Евр. 1900 г. сентябрь „Иностранное обозрѣніе“.

Еще въ 1895 году ¹⁾ обороты вѣншей торговли страны равнялись 37 мил. руб. (ввозъ 17, вывозъ 20), въ 1906 году 56 м. р. (ввозъ 38, вывозъ 18), ²⁾ а въ 1909 году они уже равнялись 184 мил. р. (ввозъ 83, вывозъ 101). Для 1914 г. можно предполагать ихъ равными 200-250 м. р. ³⁾ Участіе дороги во вѣншей торговлѣ выразилось въ 1910 г. по меньшей мѣрѣ $\frac{1}{3}$ (ввезено 4. 2 мил. вывезено 27 мил. пудовъ а всего стоимостью не меньше 35 мил.), въ мѣстномъ сообщеніи оно выразилось 22. 2 мил. пуд или около 20 мил. руб., въ транзитѣ 4. 3 мил. пуд. или 50 мил. рублей (чаю 3. 2 мил. пудовъ по 15 руб.).

Трудно учесть роль дороги въ развитіи торговли Манчжуріи. Показанныя выше цифры минимальныя. Не будетъ преувеличеніемъ, если мы скажемъ, что $\frac{1}{3}$ —увеличенія оборотовъ вѣншей торговли Манчжуріи падаетъ на долю В. К. желѣзной дороги.

III) Ради захвата Манчжуріи мы арендовали Квантунъ, построили тамъ, порты и крѣпости, создали флотъ и изъ за Манчжуріи же вступили съ Японіей въ войну и проиграли ее.

IV) Изъ-за искусственнаго сохраненія для Кит. Восточн. дороги перевозки чайныхъ грузовъ и искусственнаго сосредоточенія перевозки по ней всѣхъ кирпичныхъ чаевъ казна, въ лицѣ таможеннаго департамента, ежегодно получала чайной пошлины меньше, чемъ получала бы безъ такихъ искусственныхъ мѣръ, отъ 12 до 13 мил. руб., а за вычетомъ излишка заработка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ перевозки чаевъ черезъ Сибирь—не менѣе 9 мил. рубле²⁾, что за 15 лѣтъ составитъ 135 милліоновъ рублей.

V) Затратили 1.400.000.000 рублей народныхъ денегъ на дорогу и ея предпріятіи въ Манчжуріи и 2.300.000.000 руб. на войну съ Японіей, а всего 3.7 милліарда, на каковую сумму страна лишилась учебныхъ заведеній, желѣзныхъ и грунтовыхъ дорогъ, организациіи медицинскон и ветеринарнор помощи и т. д., а казна получения на такую же сумму, если не на большую, новыхъ доходовъ отъ обложенія увеличившихся предметовъ производства страны пошлинами и налогами.

Мы видимъ, что вся наша манчжурская политика создаетъ впечатлѣніе неустанной заботы русскаго правительства

1) В. Фин. 1901 г. № 50.

2) Приам. край № 90 от. 30 дек. 1911 г. слова М. П. Федорова.

3) Пр. кр. № 90.

о нуждахъ, неприкосновенности и нераздѣлимости Китая: въ 1894 году мы содѣйствовали возвращенію Китаю Портъ-Артура, уже полученнаго Японіей по договору съ Китаемъ ¹⁾, въ послѣдующихъ договорахъ отстаивали и подчеркивали недѣлимость и неприкосновенность верховныхъ правъ Китая въ подчиненныхъ ему областяхъ: проложили ж. дорогу и содѣйствовали процвѣтанію края 3.7 миллиардами рублей денегъ, выброшенныхъ на постройку и эксплуатацію ж. дороги и на войну съ Японіей для защиты владѣній все того же Китая и перевозкой пассажировъ и грузовъ увеличили вдвое населеніе Манчжуріи и въ 5 разъ обороты ея внѣшней торговли. Такая двусмысленная на первый взглядъ политика русскаго правительства является въ дѣйствительности плодомъ съ одной стороны желанія захватить Манчжурію, а съ другой скрыть это желаніе и направленные на его осуществленіе дѣйствія отъ глазъ иностранныхъ державъ. Только одинъ выводъ м. б. сдѣланъ изъ разсмотрѣнія политики Россіи въ Манчжуріи, а именно: Россія несмотря на миллиардные затраты рублей народныхъ денегъ и отрыву отъ производительныхъ силъ родины ежегодно 6—7 десятковъ тысячъ человѣкъ, жертвамъ войны и т. д. потерпѣла въ Манчжуріи крахъ и не нынче—завтра будетъ изгнана изъ ея предѣловъ.

Изъ Манчжуріи мы вытѣсняемы, но и въ Приморьѣ и Амурской области мы едва держимся, хотя они засыпаны деньгами, охранялись арміей и флотомъ. Все Приморье живетъ продуктами Монголіи, Манчжуріи, Японіи, Америки, Австраліи, но только не Россіи. Богатѣйшая торговая фирма въ краѣ нѣмецкая „Кунстъ и Албертъ“ (имѣющая свои склады, свои магазины, свои дома, свой банкъ), рыбные промысла по морскому побережью и по Амуру-японскіе ²⁾, часовыя, мастерскія, фотографіи, парикмахерскія и проч., японскія. Въ 1911 г. во Владивостокѣ 479 торгово-промышленныхъ предпріятій, или 80 0 % общаго числа ихъ, принадлежали японцамъ и китайцамъ, остальные же 20 % европейцамъ.

Въ виду угрожающей намъ опасности быть выкинутыми изъ Манчжуріи, а также опасности потерять вліяніе въ Приморьѣ, не оставшимися незамѣченными и для правительства, можно указать на нѣкоторыя перемѣны въ нашей манчжурской политикѣ а именно: стремленіе содѣйствовать развитію

¹⁾ Оп. Манчжуріи стр. 25.

²⁾ Эхо 1912 г. № 989 отъ 7 марта и „Рѣчь“ 1913 г. отъ 18 апрѣля.

промышленности въ Приамурьѣ и укрѣпленію въ немъ Россіи и русскихъ интересовъ за счетъ осуществленія манчжурской политики.

1) Закрытіе 1-го марта 1907 г. Порто Франко во Владивостокѣ и обложеніе пошлиной иностранныхъ (китайскихъ, японскихъ, американскихъ и др.) товаровъ, ввозимыхъ изъ Манчжуріи въ пограничныя русскія области. Мѣра эта выразилась въ упадкѣ русскихъ мукомольныхъ предприятий въ Харбинѣ и въ возникновеніи ихъ въ Забайкальѣ и Владивостокѣ, въ развитіи лѣсного промысла въ Приморьѣ и появленіи тамъ лѣсопильныхъ и лѣсообработочныхъ заводовъ для выдѣлки фанерки, спичечной соломки и проч. ¹⁾

2) Задержаніе наплыва китайцевъ въ Приморье путемъ установленія 10 рублеваго паспортнаго налога, запрѣщеніе имѣть матросами на русскихъ судахъ по Сунгари и Амуру китайцевъ и употреблять послѣднихъ на всякаго рода казенныхъ работахъ ²⁾, а также полное запрещеніе въ Приморьѣ желтаго труда.

3) Постройка Амурской дороги ради оживленія Амурской области и соединенія Дальнаго Востока съ Россіей ж. дорожнымъ путемъ, проведеннымъ по русской территоріи на случай потери Восточно-Китайской ж. дороги и т. д.

Такой поворотъ русской политики на Дальнемъ Востокѣ представлялся не только желательнымъ, но и единственно пріемлимымъ.

Противъ китайскихъ колоній и заселенія китайцами пограничныхъ съ нашими окраинами областей Манчжуріи, мы единственно, что можемъ сдѣлать—это создавать свои колоніи на возможныхъ для земледѣлія земляхъ Амурской и Приморской областей, организовывать иначе чѣмъ поставлено сейчасъ дѣло переселенія, прокладывать дороги и производить расходы на культурныя нужды населенія Д. Востока. (Въ засѣданіи 1-го марта 1912 г. III-ей Думы при разсмотрѣннй смѣты расходовъ на Дальній Востокъ депутаты Ф. Н. Чиликинъ и Шило указывали на громадность ассигнованій на оборону края и незначительность ассигнованій на культурныя потребности).

Гдѣ выходъ изъ этого положенія?

Онъ можетъ заключаться только въ прекращеніи гро-

¹⁾ Очерк. Коммерч. дѣят. В. К. Ж. Д. стр. 21—22.

²⁾ Рѣчь 1913 г. № 71 отъ 14 марта № 107 отъ 21 апрѣля.

малныхъ расходовъ государства на Восточно-Китайскую дорогу, путемъ ли ея продажи японцамъ, китайцамъ и американцамъ, путемъ ли обращенія ея въ казну и приведенія въ порядокъ эксплуатаціи ея самой и ея предпріятій.

При настоящемъ же положеніи дѣла она требуетъ и будетъ требовать въ будущемъ громадныхъ приплатъ со стороны гос. казначейства.

Въ связи съ переживаемыми политическими событіями въ Европейской Россіи, Японія, по газетнымъ сообщеніямъ, уже готовится нанести намъ ударъ на Д. Востокъ и очень возможно этотъ ударъ придется прежде всего по В. К. ж. д. Русская охранная стража на дорогѣ уже распущена и замѣнена китайской. Газеты сообщаютъ, что Японія намѣревается будто бы ввести свою охрану и по сибирскимъ дорогамъ. Такъ ли это—покажетъ будущее, но надо признать, что положеніе дѣлъ на Дальномъ Востокѣ теперь грозно. Мы можемъ опасаться отпаденія территорій и тамъ, какъ это было здѣсь, въ Европейской Россіи и на Кавказѣ. Интересы Японія едва ли удовлетворяется Вост. Китайской ж. дорогой. А если это такъ, то конечно лучше потерять убыточную ж. дорогу, чѣмъ часть русской территоріи.

Затраты на Восточно-Китайскую дорогу.

Г о д ы.	Частный капиталъ въ тыс. р.			Затраты казны на Вост. Китайскую жел. дорогу въ тысячахъ рублей.										
	Негарант. акцій.	Гарант. 4 ⁰ / ₀ обл. 1) вып. 1897 года.	Всего частн. кап.	Выдано ссудъ съ числен. сложн. 0 ⁰ / ₀ -въ.			Выдано въ счетъ гарантій по oblig. кап. вып. 1897 г. со слож. 0 ⁰ / ₀ .	Дефицитъ по эксплуатаціи дороги.	Дефицитъ съ наращиваніемъ 0 ⁰ / ₀ -тами.	Морское пароходство и постройка гор. Дальній со сложн. 0 ⁰ / ₀ .	Дефицитъ по дополнителнымъ предп. съ начис. сложн. 0 ⁰ / ₀ .	На приспособ. дор. для военн. надоби. 1904—1906 г. со слож. 0 ⁰ / ₀ .	Итого затраты казны.	
				Подъ обесп. прин. прав. 4 ⁰ / ₀ oblig. вып. 1898 г.	Капитальн. долг. зачис. 0 ⁰ / ₀ за время постройки.	Всего ссудъ съ начисленіемъ сложн. 0 ⁰ / ₀ -въ.								
1902	5.000	15.000	20.000	264347 ²⁾	20393 ³⁾	284.740	4.139	—	—	35.906	—	—	—	—
1903	"	"	"	49.255	—	333.995	4.928	2.007 ⁴⁾	2.087	37.342	4.568	—	—	382.772
1904	"	"	"	38.374	—	387.264	5.749	9.782	11.952	38.836	20.473	—	—	464.274
1905	"	"	"	—	—	402.755	6.603	16.270	28.700	40.389	41.697	161.189	—	—
1906	"	"	"	—	—	415.842	7.491	14.880	44.728	42.004	55.925	167.636	—	—
1907	"	"	"	5.300 ³⁾	—	441.036	8.415	9.667	56.184	43.685	69.181	174.341	—	—
1908	"	"	"	—	—	458.676	8.375	3.685	52.116	45.432	83.466	181.314	—	—
1909	"	"	"	—	—	477.022	10.374	997	65.597	47.248	98.114	188.566	—	—
1910	"	"	"	—	—	496.101	11.389	—	68.221	49.138	113.355	196.109	—	—
1911	"	"	"	—	—	515.944	12.444	—	70.950	51.104	129.108	203.959	—	—
1912	"	"	"	—	—	536.581	13.542	—	73.788	53.148	146.449	212.111	—	—
1913	"	"	"	—	—	558.043	14.684	—	76.739	55.274	162.307	220.595	—	—
1914	"	"	"	—	—	580.364	15.871	—	79.808	57.485	178.799	229.419	—	—
1915	"	"	"	—	—	603.519	17.106	—	83.000	59.784	195.951	238.596	—	—
1916	"	"	"	—	—	627.711	18.390	—	86.320	62.175	213.789	248.139	—	—
1917	"	"	"	—	—	652.820	19.725	—	89.773	64.662	232.741	258.065	—	—
1918	5.000	15.000	20.000	—	—	676.931	21.104	—	93.363	67.249	242.050	268.387	1.369.084	—

1) Прил. къ От. Г. К. за 1903 г. стр. 326 IV в.

2) Прил. къ От. Г. К. 1903 и 1904 г. Вѣдомость счет. правит. съ частными дорогами IV в.

3) Объяснит. зап. къ От. Г. К. за 1907 г. стр. 38.

4) По отчетамъ эксплуатаціи.

5) Прил. къ От. Г. К. 1909 г. Приложеніе къ вѣдомости I, II, III; Счетовъ правит. съ частными дорогами.



О Г Л А В Л Е Н І Е.

Стр.

Предисловіе А. Г. Буковецкаго III—IV.

Финансы казенной сѣти ж. дорогъ Россіи и бюджетъ.

Вступленіе 1

Европейская Россія. 17—106

Глава 1-ая. Финансовые результаты эксплуатаціи казенной сѣти и бю жеть. Дѣленіе финансовыхъ результатовъ на періоды. Диаграммы № 1 и № 2 17

Глава 2-ая. Первый періодъ финансов. результатовъ: 1890—1898 г. Увеличеніе доходности сѣти. Таблица 26

Глава 3-ья. Второй періодъ финанс. результатовъ: 1898—1908 г. Паденіе доходности сѣти. Таблица 33

Глава 4-ая. Чрезмѣрный ростъ расходовъ (главная причина паденія доходности сѣти) и ихъ предметное разсмотрѣніе . 42

Глава 5-ая. Другія причины паденія доходности сѣти: ухудшеніе пользованія подвижнымъ составомъ, увеличеніе штатовъ служащихъ и рабочихъ, неудовлетворительный ремонтъ пути, неудовлетворительное состояніе мастерскихъ, слабый ростъ валовыхъ доходовъ и т. д. 54

Глава 6-ая. Причины слабого роста валовыхъ и чистыхъ доходовъ. Безхозяйственность управленія. Недостатки тарифной политики. Недостатки административной организаціи управленія казенной сѣтью. Разрѣшеніе сооруженія частныхъ конкурирующихъ линій. Война. Неурожай и т. д. 66

Глава 7-ая. Третій періодъ финанс. результатовъ 1908—1912 г. Увеличеніе доходности сѣти. Таблица 75

Глава 8-ая. Причины быстрого роста валовыхъ доходовъ: улучшение хозяйственности управленія, урожай, подъемъ промышленности и т. д. 82

Глава 9-ая. Причины уменьшенія расходовъ. Улучшеніе пользованія подвижнымъ составомъ. Сокращеніе пробѣговъ паровозовъ и поѣздовъ, увеличеніе состава поѣздовъ, увеличеніе населенности пассажирскихъ и нагрузки товарныхъ вагоновъ, улучшеніе движенія, уменьшеніе хозяйственного движенія. Чистый доходъ 92

Азіатская Россія. 107—123

Глава 10-ая. Финансовые результаты эксплуатаціи ж. дор.: Сибирской, Средне-Азіатской, Ташкентской, Забайкальской и Уссурійской. Таблица 107

Глава 11-ая. Заключение. Таблица обыкновенныхъ доходовъ и расходовъ государства 123

Восточно-Китайская ж. дорога и наша дальновосточная политика.

Исторія сооруженія дороги 122

Результаты эксплуатаціи дороги и ея дополнительныхъ предприятий 140

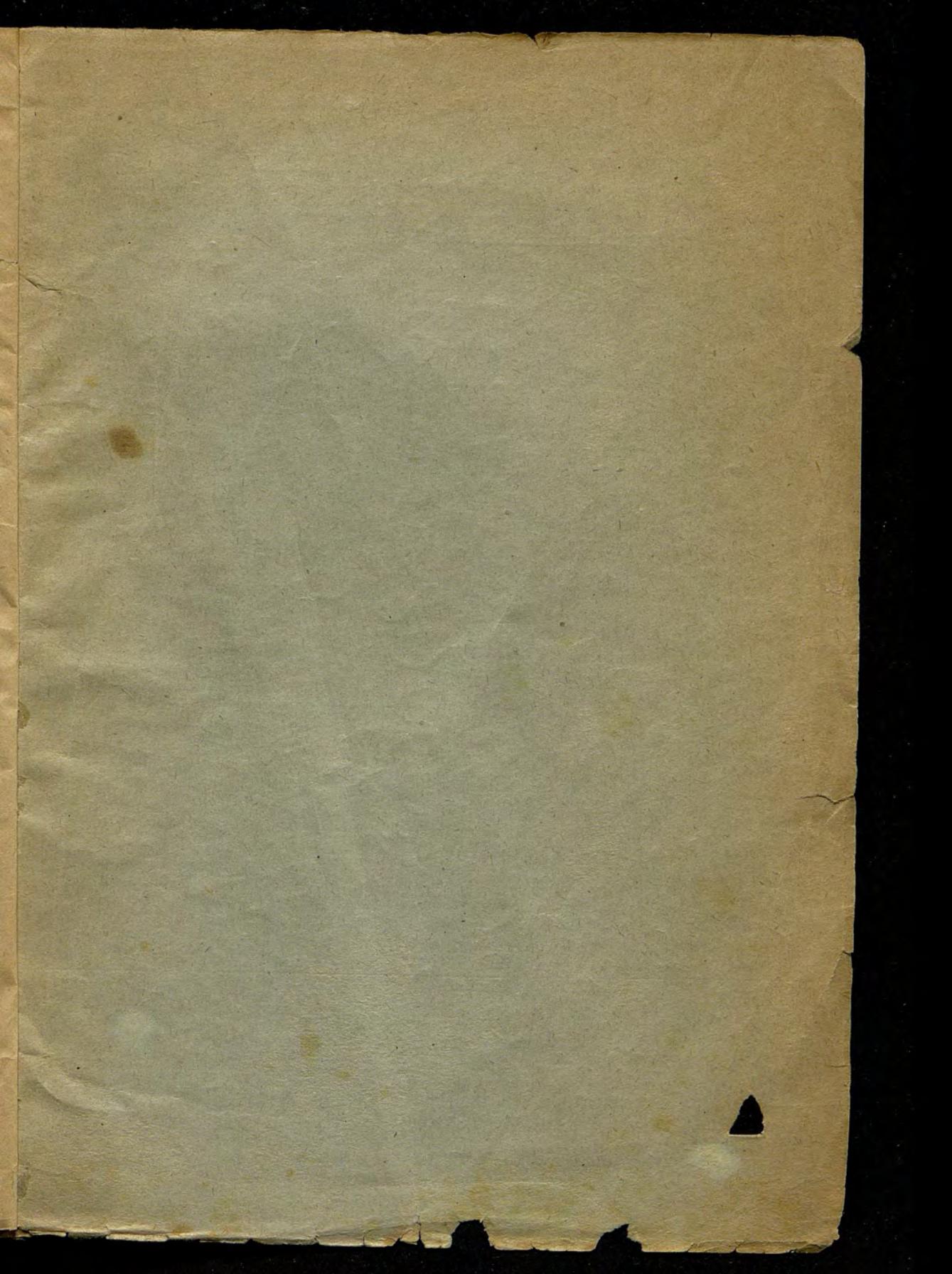
Колонизація Манчжуріи и сбытъ на ея рынкахъ продуктовъ русской промышленности 149

Результаты нашей дальневосточной политики 156

Опечатки.

На страницѣ.	Въ строкѣ.	Напечатано.	Надо читать.
67	18	вывоза	вывоза
159	14	запрѣщеніе	запрещеніе
159	23	Дальнымъ	Дальномъ
160	23	Россіи и	Россіи и
160	23	Японія	Японіи
160	24	удовлетворяется	удовлетворяется





Подъ редакціей привать-доцента А. І. Буковецкаго.

1) Н. Д. КЕНДРАТЬЕВЪ. Развитіе хозяйства Кинешемскаго земства Костромской губернии. Съ предисловіемъ профессора П. П. Мигулина. Подъ редакціей привать-доцента А. І. Буковецкаго. V+403. Кинешма, 1915. Цѣна 1 р. 50 к.

Складъ изданія Петроградъ, „Земское Дѣло“, Симеоновская, № 11.

II) М. А. ГУТКОВСКІЙ. Финансовое хозяйство Варшавы. Съ предисловіемъ профессора М. И. Фридмана. Подъ редакціей привать-доцента А. І. Буковецкаго. X+204. Петроградъ, 1916. Цѣна 2 р.

Складъ изданія Петроградъ, „Право“, Литейный пр., д. № 28.

III) М. Я. ГОРДОНЪ. Опытъ изученія еврейскаго финансоваго хозяйства въ Россіи (къ вопросу о національныхъ финансахъ). Съ предисловіемъ и подъ редакціей привать-доцента А. І. Буковецкаго. IV+236. Петроградъ, 1918. Цѣна 5 руб.

Складъ изданія Петроградъ, „Эзро“, Екатеринбургскій пр., № 1.

ЦѢНА 4 р. 50 к.

Складъ изданія Петроградъ, „Право“, Литейный пр., д. № 28.

